



3 1761 11635979 5



Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116359795>

Canadian Transport
Commission

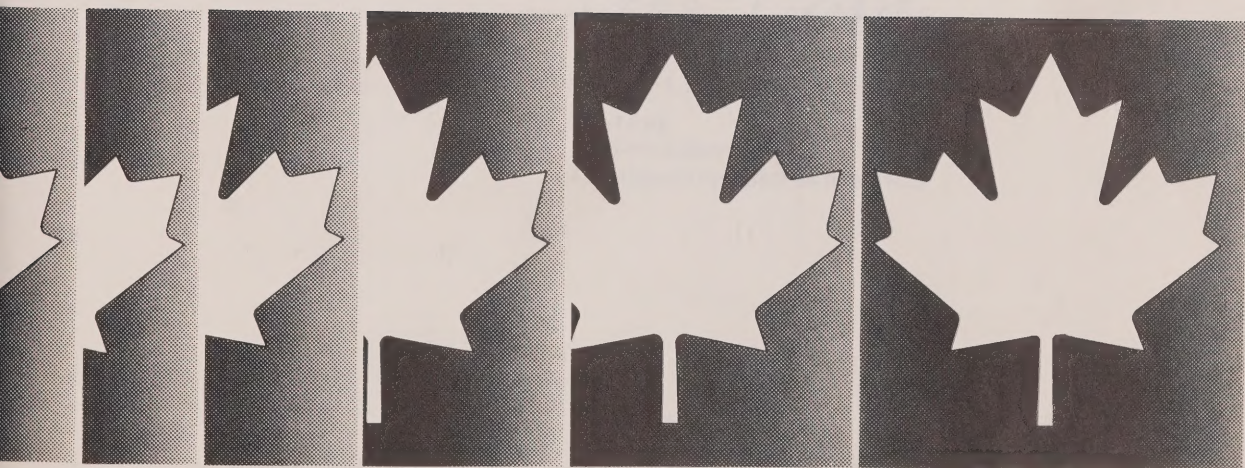
Commission canadienne
des transports

CA1
TA87
-A56

ANNUAL REPORT 1982



Canada



© Minister of Supply and Services Canada 1983

CAT. No. TT 1-1982

ISBN 0-662-52279-6



Canadian Transport
Commission

Commission canadienne
des transports

The Honourable Jean-Luc Pepin
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the sixteenth annual report of
the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the
National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1982.

Yours sincerely,

J.T. Gray
Vice-President
Canadian Transport Commission



Members of the Canadian Transport Commission 1982

President:	Hon. E.J. Benson ¹	
Vice-President:	J.T. Gray	
Vice-President (Research):	Yves Dubé	
Commissioners:	M.D. Armstrong	J.A.D. Magee
	R.A. Azzie	J.M. McDonough
	J.-L. Bourret	R.J. Orange
	Gérald Drainville	Anne-Marie Trahan
	D.H. Jones	J.F. Walter
	Paul Langlois	B.R. Wolfe
Commission Secretary:	D.W. Foley	

Committees

Air Transport
Commodity Pipeline Transport
International Transport Policy
Motor Vehicle Transport
Railway Transport
Review
Water Transport

Chairmen

M.D. Armstrong
D.H. Jones ²
J.M. McDonough
Gérald Drainville ²
J.A.D. Magee ²
J.T. Gray
Paul Langlois ²

¹Term expired Aug. 31, 1982
²Appointed Feb. 23, 1982

Mailing Address

Ottawa K1A 0N9
Tel.: 819-997-6567
Telex: 053-4254

Location

Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, Québec

Table of Contents

Canadian Transport Commission. 1

Western Division. 13

Railway Transport Committee. 21

Air Transport Committee. 35

Water Transport Committee. 45

Motor Vehicle Transport Committee. 53

International Transport Policy Committee. 57

Commodity Pipeline Transport Committee. 61

Review Committee. 67

Research Branch. 71

Traffic and Tariffs Branch. 77

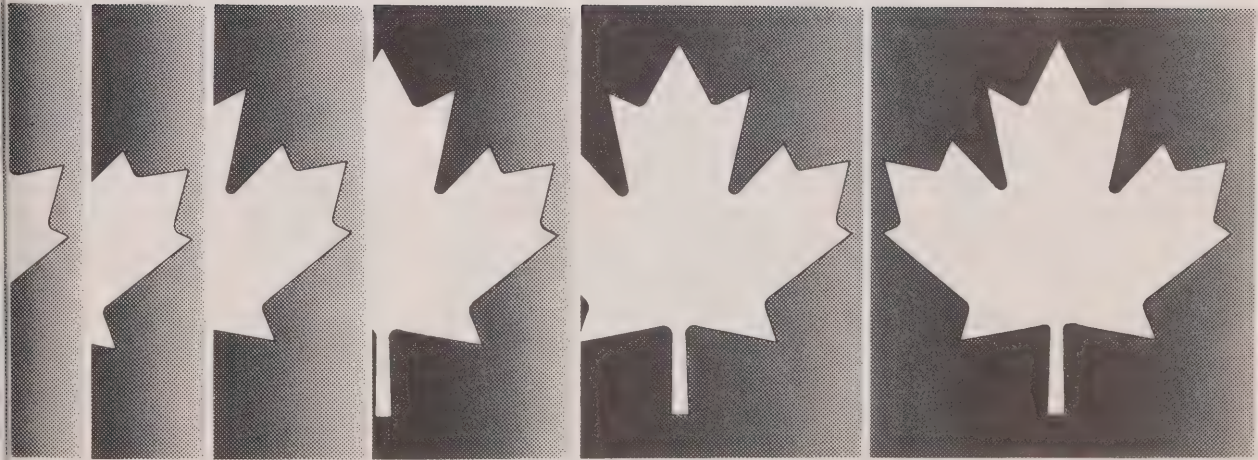
Appeals to Federal Court. 83

Appendices. 91

Canadian Transport Commission

“... an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada . . .”

Section Three, National Transportation Act.



Introduction

The Canadian Transport Commission (CTC) was established by the *National Transportation Act* on Sept. 19, 1967. It regulates transportation in Canada that is under federal jurisdiction.

The Commission succeeded and absorbed the Board of Transport Commissioners for Canada, the Air Transport Board, and the Canadian Maritime Commission. A Western Division was set up in Saskatoon, in 1979.

The CTC performs all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act* and other statutes. It is a court of record and its decisions, though binding, are subject to review by its own Review Committee, and/or appeal: to the Federal Court of Canada on questions of law or jurisdiction; to the Minister of Transport from a final decision of the Commission with respect to an application for (a) a licence under the *Aeronautics Act* to operate a commercial air service, (b) a licence under the *National Transportation Act* to operate a motor vehicle undertaking, (c) a licence under the *Transport Act* to engage in transport by water, or (d) a certificate of public convenience and necessity under the *National Transportation Act* in respect of a commodity pipeline; to the Governor in Council in all cases.

The CTC consists of a maximum of 17 commissioners including the president and two vice-presidents, the first being responsible for the supervision of the work of the committees of the Commission and for matters of law, the other for research.

The powers and duties of the Commission are divided among its seven committees and two branches. Five of these committees regulate the different transport modes: air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The two other committees deal with review and appeals and with international transport policy. The two branches handle research as well as traffic and tariff questions.

During 1982, CTC committees issued 560 decisions and 3,051 orders; they held 71 hearings over 121 sitting days.

Highlights of 1982

Safety

A significant increase in the number of crossing accidents in Alberta, in 1981, prompted the Railway Transport Committee (RTC) to conduct an inquiry under Section 226 of the *Railway Act*. Ten accidents in a given period were selected, five at CN crossings and five at CP Rail's crossings. In a report published Aug. 16 of this year, the committee concluded that lack of driver awareness and caution had caused most of the accidents studied. The report had specific recommendations in consideration of each of these accidents, and put forth 10 general recommendations for the prevention of all crossing accidents. Many of these recommendations have already been implemented.

The RTC continued to monitor the implementation of the recommendations contained in the "Show Cause" decision it had issued in 1981 following the publication of Mr. Justice Samuel G.M. Grange's "Report of the Mississauga Railway Accident Inquiry." In its decision, the committee had not only adopted part of the inquiry recommendations, it had gone beyond and ordered implementation of 18 safety initiatives to protect the public while safeguarding the competitive position of the railways relative to other modes of transport.

There were 673 crossing accidents involving 75 fatalities in 1982, a 10 per cent reduction from last year. Although this improvement closely parallels forecasted declines in train miles and vehicular traffic, part of the credit goes to the safety program known as "Operation Lifesaver" that was launched two years ago to make the public aware of the hazards at level crossings. This program is sponsored by the Railway Association of Canada and Transport Canada in co-operation with the Canada Safety Council and the Canadian Transport Commission.

The RTC released a study entitled "Railroad Transport of Dangerous Goods in the Greater Vancouver Region." It also undertook a review of the transport of dangerous goods in Toronto's metropolitan area.

Air Fares

Early in the year, the Air Transport Committee (ATC) commenced a detailed investigation into the

impact of deep-discount fares, after a number of carriers had made it known that fare-discounting, as it was practiced in Canada, had reached a point where revenue losses had begun to threaten the stability of the domestic, scheduled, airline system. The final report of this investigation is expected in the spring of 1983.

When the situation worsened in early summer, the committee proposed a series of conditions applicable to deep-discount fares, and asked the air carriers to show cause why they should not be put into practice. Upon receipt of comments by the airlines and other interested parties, the committee conducted a public hearing in July.

Based on the evidence adduced at the hearing, interim conditions were announced in August, to take effect Nov. 1, 1982. They required domestic scheduled carriers discounting regular fares by more than 25 per cent to impose mandatory round-trip travel, a 14-day advance booking period and a return no earlier than the first Sunday following the date of departure. Other conditions required passengers to pay a minimum of \$30 extra for an open return, and a minimum \$30 charge applicable to reservation changes and cancellations. The conditions did not apply to fares discounted 25 per cent or less than the economy fare or to youth standby, senior citizens' or children's fares.

The interim conditions will be subject to review upon completion of the committee's investigation.

Commodity Pipelines

The Commodity Pipeline Transport Committee (CPTC) held a public hearing in November to deal with the first application for a certificate of public convenience and necessity in respect of a superheated, high pressure steam line running between a mill in Edmundston, N.B. and another situated in Madawaska, Maine, U.S.A. The committee draws its authority from Part II of the *National Transportation Act* and, in cases of combined pipelines which transport either oil or natural gas in combination with another solid, liquid or gaseous commodity, the jurisdiction may be shared with the National Energy Board.

The Shipping Conferences Exemption Act

This Act came into force on April 1, 1979 and will expire March 31, 1984 unless extended by proclamation for a further period not greater than five years. Shipping conferences are cartels and, as such, would be operating in breach of the *Combines Investigation Act* without the protection of the *Shipping Conferences Exemption Act*. The Water Transport Committee travelled across the country to conduct public hearings in Halifax, Montréal, Toronto, Calgary and Vancouver to inquire into the effectiveness of the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1979. The committee reported its findings for the consideration of the federal government at the end of the year.

Acquisitions

The Water Transport Committee (WTC), pursuant to Section 27 of the *National Transportation Act*, began an investigation of a series of transactions involving the acquisition by Canadian National Railways of interests in the CAST Group of companies, and scheduled hearings for this purpose early in 1983.

The Handicapped

Among the many issues of transportation of the disabled, dealt with by the Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped created by the Commission in 1980, two have particular importance.

A decision issued in March by the Air Transport Committee (ATC) reported that, in that committee's opinion, it is discriminatory to require that the handicapped pay an extra fare for an attendant who, in accordance with the air carrier's tariff, must accompany him/her, or that obese persons pay more than one fare if, because of their obesity, an extra seat is required. The ATC, however, determined that a "proper administrative framework" should first be developed to identify disabled passengers. Subsequently, the Air Transport Association of Canada (ATAAC) submitted an application for review of the decision and the case was still before the Review Committee at the end of the year. Even so, the Special Advisory Panel proceeded with its investigation of the matter of identification and the CTC has now agreed in principle to the

concept of a multi-modal card to be issued by the Commission if the carriers and the disabled are in agreement that it would be administratively beneficial to both parties.

Acting on the results of a 1981 inquiry into the Roadcruiser bus service in Newfoundland, the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC), which has jurisdiction over the service, formed an Advisory Committee on Transportation of the Disabled by Roadcruiser in Newfoundland. The advisory committee is under the chairmanship of the CTC and is made up of representatives of the disabled, the elderly, the Canadian Transport Commission, Transport Canada and Roadcruiser. The committee recommended improvements to the existing service, some of which are

being implemented and others being studied for possible future implementation. If funds are made available, the committee will also oversee the implementation, on an experimental basis, of a new service to be operated by Roadcruiser for both the able-bodied and the disabled.

Management

With advice and financial assistance from the Office of the Comptroller General, significant progress was made towards implementation of the Commission's Action Plan for improving its management practices and controls.

During 1982, work was completed on:

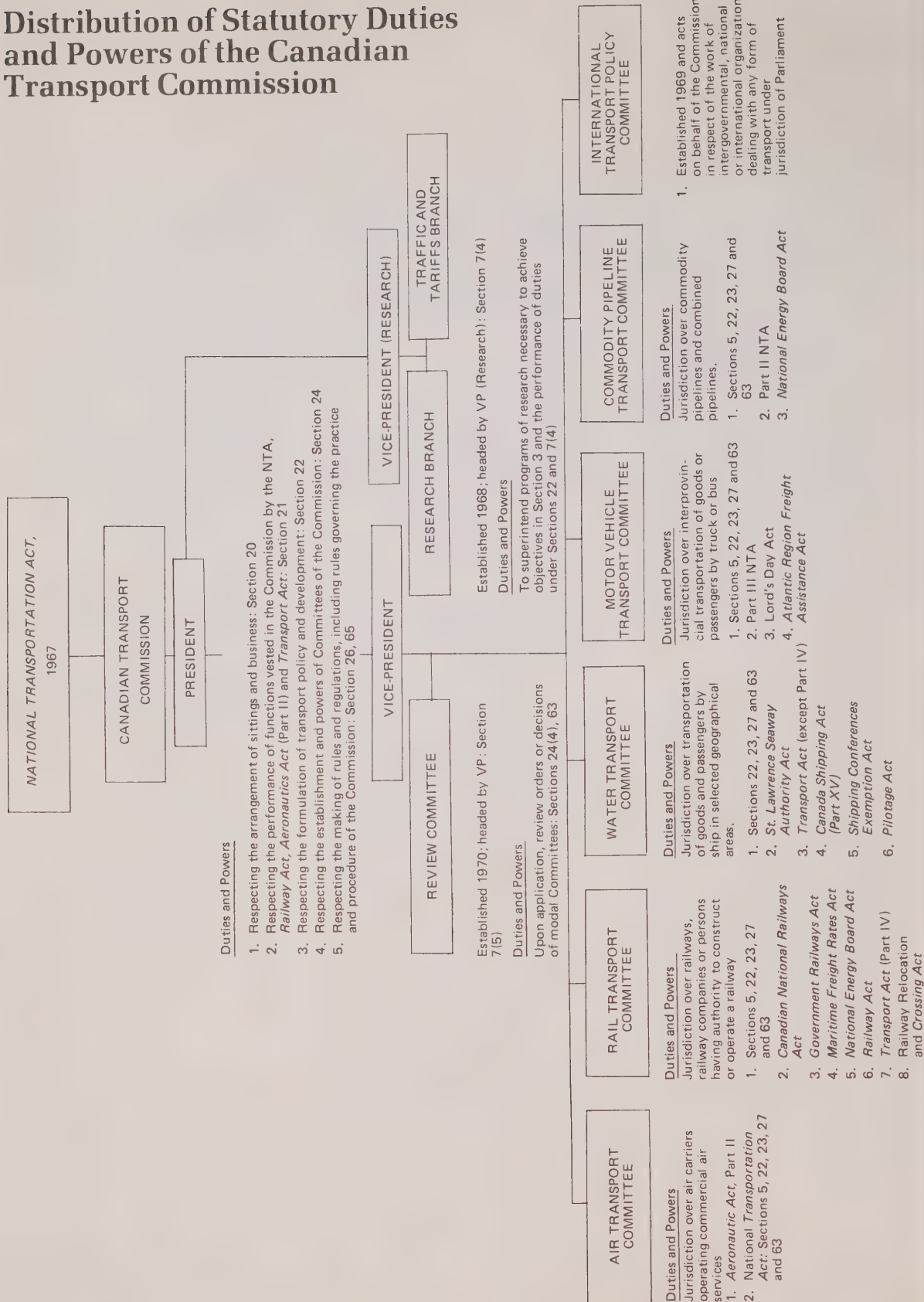
- the reorganization of all management support functions (except personnel administration) into a new Comptroller's Branch;
- the establishment of an internal audit function;
- the development of an operational planning framework; and
- an upgrading of the employee appraisal system and the staffing process.

Other projects worked on during the year are aimed at:

- developing a program evaluation function;
- strengthening Commission policies and systems regarding financial control, human resources planning, Electronic Data Processing (EDP) management, and other management support functions;
- improving operational planning through the definition of performance indicators and levels of service for the Commission's activities;
- developing new or improved management information systems; and
- developing training programs for managers and support staff on the principles and practices of financial and personnel management.

It is envisaged that the Action Plan implementation will be completed by the end of the government's 1984-85 fiscal year.

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission



CTC Regional Offices

5

Canadian Transport Commission
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3
Tel.: 604-666-1011

Canadian Transport Commission
303 Main St., Suite 301
WINNIPEG, Man.
R3C 3G7
Tel.: 204-949-4214

Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building, Fourth Floor
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6
Tel.: 506-388-7040

Canadian Transport Commission
220 Fourth Avenue S.E., Suite 372
P.O. Box 2917
Station "M"
CALGARY, Alta.
T2P 3C3
Tel.: 403-231-4811

Canadian Transport Commission
65 Adelaide St. East, Fifth Floor
TORONTO, Ont.
M5C 1K6
Tel.: 416-369-4821

Canadian Transport Commission
Dominion Public Building, Suite 702
685 Cathcart Street
MONTREAL, Que.
H3B 1M7
Tel.: 514-283-5722

CTC Western Division

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe

Canadian Transport Commission
Western Division Headquarters
350 Third Ave. North, Third Floor
SASKATOON, Sask.
S7K 6G7

Tel.: 306-665-5201
Telex: 074-2693

Canadian Transport Commission
Western Division
33 South Court Street, Room 323
P.O. Box 2174
Postal Station "P"
THUNDER BAY, Ont.
P7B 5E8

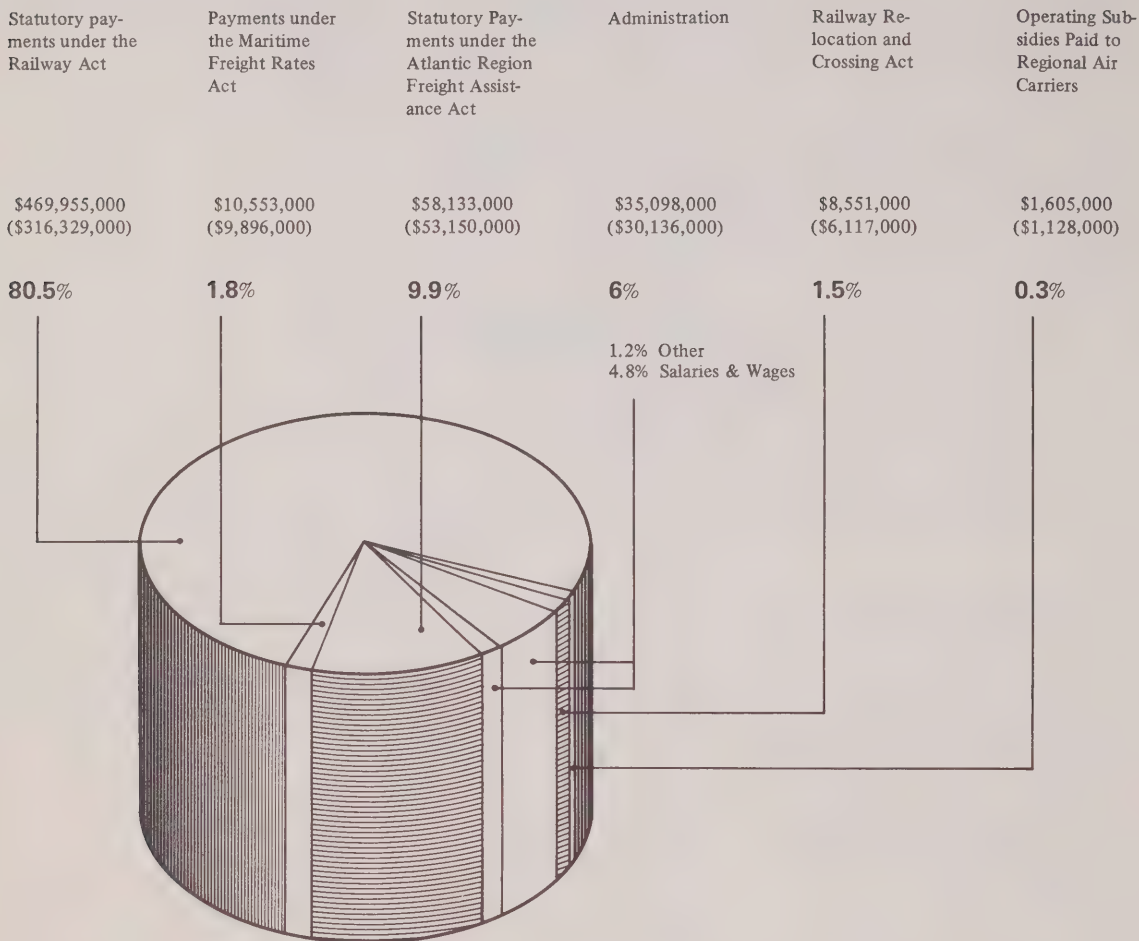
Tel.: 807-345-0222
Telex: 073-4163

Canadian Transport Commission
Western Division
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1836
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3

Tel.: 604-666-2633
Telex: 04-508523

Estimated budgetary expenditures for calendar year 1982*

6



*Note: Figures for 1981 in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Comparison of Subsidy Payments

Comparative Statement of Subsidy Expenditures

	1982 (\$000's)	1981 (\$000's)	Increase (Decrease)
Statutory Payments Under the Railway Act	469,955	316,329	153,626
Statutory Payments Under the Atlantic Region Freight Assistance Act	58,133	53,150	4,983
Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers	1,605	1,128	477
Payments Under the Maritime Freight Rates Act	10,553	9,896	657
Railway Relocation and Crossings Act	8,551	6,177	2,434
	<u>548,797</u>	<u>386,620</u>	<u>162,177</u>

Comparisons of Resource Utilization

8

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Activity

Activity	1982 (\$000's)	1981* (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport	5,888	5,209	679
Rail Transport	13,440	11,535	1,905
Road Transport	2,060	1,801	259
Other Transport	1,659	1,506	153
Research and Analysis	4,956	4,441	515
Administration	7,095	5,644	1,451
	<u>35,098</u>	<u>30,163</u>	<u>4,962</u>

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Organizational Unit

Organizational Unit	1982 (\$000's)	1981* (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	4,905	4,441	464
International Transport Policy Committee	119	107	12
Motor Vehicle Transport Committee	178	153	25
Railway Transport Committee	10,860	9,496	1,364
Water Transport Committee	1,263	1,186	77
Western Division	1,425	1,160	265
Research Branch	3,218	3,134	84
Traffic and Tariffs Branch	3,138	2,624	514
Administration and Support Services	9,992	7,835	2,157
	<u>35,098</u>	<u>30,163</u>	<u>4,962</u>

*1981 Figures are revised by pro-rating the Contributions to the Employee Benefit Plans of \$2,808,000 to Activities and Organizational Units.

Comparative Person-Year Utilization By Activity

Activity	1982	1981	Increase (Decrease)
Air Transport	143.0	141.6	1.4
Rail Transport	276.9	264.3	12.6
Road Transport	62.3	64.1	(1.8)
Other Transport	35.6	36.8	(1.2)
Research and Analysis	91.4	97.8	(6.4)
Administration	174.2	183.1	(8.9)
	<u>783.4</u>	<u>787.7</u>	<u>(4.3)</u>

Comparative Person-Year Utilization By Organizational Unit

Organizational Unit	1982	1981	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	126.7	125.7	1.0
International Transport Policy Committee	2.0	1.4	.6
Motor Vehicle Transport Committee	3.0	3.2	(.2)
Railway Transport Committee	230.5	220.2	10.3
Water Transport Committee	28.8	30.7	(1.9)
Western Division	26.3	22.4	3.9
Research Branch	58.6	67.8	(9.2)
Traffic and Tariffs Branch	89.5	88.2	1.3
Administration and Support Services	218.0	228.1	(10.1)
	<u>783.4</u>	<u>787.7</u>	<u>(4.3)</u>

Comparative Statement Of Personnel Costs By Activity

Activity	1982 (\$000's)	1981* (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport	5,074	4,285	789
Rail Transport	10,919	9,217	1,702
Road Transport	1,870	1,666	204
Other Transport	1,368	1,243	125
Research and Analysis	3,833	3,515	318
Administration	5,231	4,644	587
	<u>28,295</u>	<u>24,570</u>	<u>3,725</u>

Comparative Statement Of Personnel Costs By Organizational Unit

Organizational Unit	1982 (\$000's)	1981* (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	4,361	3,686	675
International Transport Policy Committee	90	69	21
Motor Vehicle Transport Committee	117	108	9
Railway Transport Committee	9,132	7,736	1,396
Water Transport Committee	1,072	1,003	69
Western Division	897	694	203
Research Branch	2,583	2,472	111
Traffic and Tariffs Branch	2,747	2,386	361
Administration and Support Services	7,296	6,416	880
	<u>28,295</u>	<u>24,570</u>	<u>3,725</u>

*1981 Figures are revised by pro-rating the Contributions to the Employee Benefit Plans of \$2,808,000 to Activities and Organizational Units.

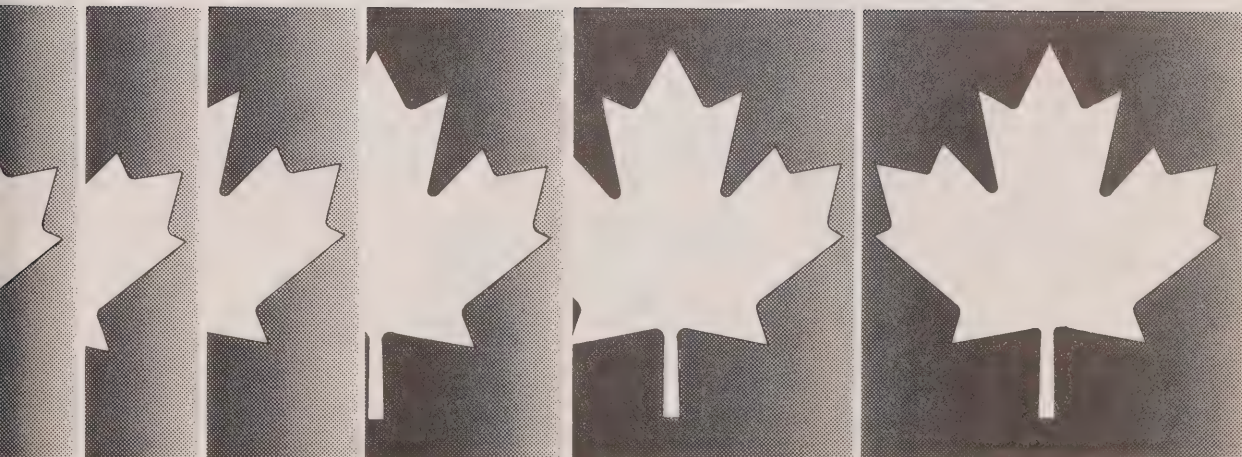
Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Activity

Activity	1982 (\$000's)	1981 (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport	814	924	(110)
Rail Transport	2,521	2,318	203
Road Transport	190	135	55
Other Transport	291	263	28
Research and Analysis	1,123	926	197
Administration	1,864	1,000	864
	<u>6,803</u>	<u>5,566</u>	<u>1,237</u>

Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Organizational Unit

Organizational Unit	1982 (\$000's)	1981 (\$000's)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	544	755	(211)
International Transport Policy Committee	29	38	(9)
Motor Vehicle Transport Committee	61	45	16
Railway Transport Committee	1,728	1,760	(32)
Water Transport Committee	191	183	8
Western Division	528	466	62
Research Branch	634	662	(28)
Traffic and Tariffs Branch	391	238	153
Administration and Support Services	2,697	1,419	1,278
	<u>6,803</u>	<u>5,566</u>	<u>1,237</u>

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe



Western Division

The establishment of the Western Division of the Canadian Transport Commission came about in May, 1979, following a decision by both Cabinet and the Commission to have a visible presence in the West.

The headquarters of the Western Division, located in Saskatoon, Sask., had the effect of bringing the Commission closer to Western Canadians and providing them with direct access. It facilitates communication with individuals and communities, the grain industry, air carriers, and other interested organizations and groups requesting information, or submitting applications or complaints to the Commission.

Since its inception, the Western Division, through active interpretation of its role and function, has encouraged and promoted a greater degree of public participation and awareness of the Canadian Transport Commission.

Rail

Branch Lines

In 1982, 18 public hearings were held by the Western Division on applications to abandon Prairie branch lines. Fourteen branch line decisions were issued during the year. (See Appendices A and B)

In addition, one decision approved the construction of a new branch line, two decisions concerned matters under Section 53 of the *National Transportation Act* and Section 20 of the *Railway Relocation and Crossing Act*, and another ruled on a motion by the Government of Saskatchewan to defer all outstanding decisions on branch line abandonment applications.

Three reports were also issued during the year by the Western Division as follows:

- Report of the Advisory Group on the Regina-Prince Albert Experimental Passenger-Train Service;
- Report on CN's application for agency centralization and station closure Phase II Servocentre plans covering various Manitoba locations;
- Report and Recommendations in the Inquiry under Section 226 of the *Railway Act* in the Matter of the Derailement of a CN Freight Train on the Rivers Subd. in Manitoba, Jan. 10, 1982.

Prairie branch line rail mileage ordered abandoned during the year totalled 333.14 miles; mileage ordered retained totalled 44.52 miles; miles of new trackage ordered to be constructed amounted to 11.4 miles.

The division also issued 364 orders dealing with automatic crossing protection, rail grade crossings, abandonment of trackage, and construction of new trackage.

The 1982 branch line program saw the completion of public hearings on all outstanding abandonment applications. Two hearings that

were adjourned will be reconvened early in 1983.

Other Lines

In May, the division conducted a public hearing to consider an application by CP Limited to construct a branch line of approximately 11.4 miles near Fort Saskatchewan, Alta. A decision approving this application was issued on July 14, 1982. The new branch line was opened for traffic by an order issued Dec. 9, 1982.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the Canadian Transport Commission was reached in May, 1981, giving the Commission's Western Division responsibility for all financial audits and engineering inspections involving the branch line rehabilitation program.

This Canadian government program, designed to restore or upgrade approximately 5,600 miles of grain-dependent railway branch lines in the permanent rail network in Western Canada, continued during 1982. The standard to which rail lines are being upgraded will permit the movement of carloads weighing up to 220,000 lbs. at speeds of 30 miles per hour year-round. Expenditures to March 31, 1982, totalled approximately \$317 million.

Two contracts were awarded in 1981 for auditing of costs and for engineering inspections of the work completed in the period September 1977 to March 31, 1981. In addition, engineering inspections have now been completed for all work done in 1981 and 1982 by consultants working from the Railway Transport Committee's regional offices in Winnipeg and Calgary. A further contract to cover auditing of expenditures incurred in the period April 1981 to March 31, 1984 will be awarded during 1983.

Long-term estimates place completion of the entire program in 1992 at a cost of \$1.6 billion. However, at the present time, the program has not been officially extended beyond March, 1984.

Rail Relocation Projects

During 1981, an application to relocate the CP Rail yards out of Lethbridge, Alta. was received and approved. That project has now been completed and the new yard, which is several miles west of the city, is now in full operation.

The Western Division continued to assist with rail relocation projects being planned at Regina and Yorkton, Sask. The Regina Phase I relocation application is actively being developed by the city and is expected to be filed with the Commission early in 1983. The technical committee is chaired by the Western Division, and consists of other Commission representatives, the railway companies, the City of Regina and the Province of Saskatchewan.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1982 construction on this project, designed to reduce the westward grade and increase main line track capacity to the Pacific coast, and which had received the Commission's approval in December, 1981, proceeded in accordance with the schedule set out by CP Rail. This grade improvement project at Rogers Pass, B.C., expected to take about three-and-a-half years to complete and cost approximately \$500 million, calls for the construction of 21 miles of main track. Also included are two tunnels of nine miles and one mile respectively, and 11 bridges.

The Western Division heads a working group established to ensure that the conditions set out in the decision are met by the railway company. Because many of these conditions deal with environmental considerations to minimize damage to the Glacier Park setting, an environmental-oriented monitoring organization representing Parks Canada, CP Rail and the Commission has been implemented to review and approve all work before it proceeds. All members of the Commission's working group are represented in this monitoring organization.

Bulk Commodity Co-ordination

Branch offices in Thunder Bay and Vancouver continue to play an important role in the establishment of new grain export records. Despite operating difficulties, including a fire on the Fraser River bridge, severe winter weather interfering with movements to the West coast and B.C. labour disputes, record performance levels

were achieved. The following tables illustrate the volumes of grain traffic shipped:

Car Unloads - Grain

1978/79	353,912
1979/80	400,362
1980/81	390,910
1981/82	434,419

Tonnages Shipped - Grain

(Millions of Tonnes)

1978/79	21.79
1979/80	24.69
1980/81	24.83
1981/82	29.20

Contributing to recent achievements has been the changing profile of the grain car fleet. In 1982, 1,280 new hopper cars came into service. These were provided by the Federal Government. Steel covered hopper cars carry approximately 3,000 bushels compared to about 2,000 bushels in a standard box car, thereby yielding greater tonnages for a given number of unloads. The following table illustrates how the car fleet has changed and is expected to change in the future:

Grain Car Fleet

	Box Cars	Hopper Cars
1969	34,000 (100%)	—
1981	13,800 (50%)	13,800 (50%)
1982	10,700 (42%)	15,080 (58%)
1985	9,000 (35%)	17,000 (65%)
Projected		

The increasing importance of this function is demonstrated by the rail traffic forecasts for the 1980's. An overall 58 per cent traffic increase is projected, made up of a 92 per cent increase in bulk commodities and a 32 per cent increase in other traffic. Geographically, 70 per cent of the rail traffic increases will occur in Western Canada. The following table, which was developed prior to the 1982 economic downturn does still, however, illustrate the trend in the estimated total westward movements of bulk commodities by all modes of transport during the decade.

Bulk Commodities — All Modes

(Millions of Tonnes)

1980	43
1985	80
Projected	
1990	104
Projected	

Vancouver Port Study

This study, being conducted jointly by the Canadian Transport Commission, Transport Canada and the four western provinces, which will identify ways to move greater volumes of rail tonnage through the port by improving operations on a systems basis, has proceeded on schedule. The first level tasks identified were the collection and analysis of traffic information,

description of major rail-port facilities and identification of operational and capacity problems. Early in the year, professionals were engaged to perform these tasks, with a report to be ready for review by the principals in December, 1982. This objective was attained.

Plans call for this first phase report to be reviewed with interested parties early in 1983. Additional time will be required for development and detailed assessment of alternatives leading to specific recommendations. The entire project, funded and directed by the Canadian Transport Commission, Transport Canada and the provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba, is expected to take another one-and-a-half years to complete.

Thunder Bay Port Study

This undertaking, modelled on the Vancouver study and designed to assess the capacity of the rail plant to cope with future traffic volumes, is also a joint federal-provincial initiative. The Canadian Transport Commission, Transport Canada and the provinces of Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Ontario are all participants. During the year, fundamental data pertaining to a detailed plant inventory were compiled. In December, work commenced on preparation of an operating characteristics' description. This work should be completed in the first quarter of 1983.

Accident Investigation

In August, 1982, the Railway Transport Committee accepted the report and recommendations prepared by Rail Operations, Western Division

and the Standards and Development Branch, Ottawa in the matter of a CN freight train derailment on the Rivers Subd. in Manitoba, Jan. 10, 1982. This investigation, conducted under the authority of Section 226 of the *Railway Act*, concluded that the accident resulted from a track failure.

The scope of the investigation included an assessment of pre-derailment and post derailment events. While it was determined that the public safety was protected, a number of recommendations were made relating to:

- the movement of dangerous commodities in less than trailerload or less than containerload lots;
- the material specifications in tank car construction;
- the provision of information to head-end train crews about dangerous commodities on their trains; and
- track maintenance matters.

Passenger-Train Service

During the year there were no public hearings conducted by the division into passenger service matters. However, a full slate of activities were ongoing.

Detailed evaluation reports were compiled on five western passenger services. They were provided to VIA Rail for response late in the year.

Following public hearings held in 1981 on rail passenger services in northern Manitoba, VIA Rail submitted a report on the feasibility of a railbus operation to service local remote areas. A meeting was held in Winnipeg May 21, 1982 to discuss the question of alternative methods of providing rail passenger service in northern Manitoba and other remote locations. The interested parties included VIA Rail, CN, the Province of Manitoba, the City of Thompson, the Northern Transportation Committee, and the Greater Winnipeg Water District Railway. At this meeting, it was decided the Canadian Transport Commission should prepare a report on the proceedings and propose a course of future action. On Oct. 4, 1982, the CTC issued its report which concluded that the optimum approach would be to form an advisory group to further explore the railbus concept and other methods for providing rail passenger service to remote areas. Further meetings are scheduled for early in 1983.

In September, 1982, the final report on the Prince Albert-Regina experimental service was issued to members of the advisory group and other interested parties.

Developmental work continued on the Edmonton-Calgary provisional service. VIA Rail submitted a proposal for service which was circulated for comment by the operating railways and other interested parties. From the response to VIA Rail's proposal, it was evident certain operating difficulties needed to be resolved. As a result, it was not possible to proceed with VIA Rail's proposed implementation date of Jan. 1, 1983. The date has been delayed until the difficulties can be assessed; this is expected to be early in 1983.

Agency Closures

In 1982, the division conducted a special monitoring of the quality of CN service in the western and northern portions of Manitoba. The railway was authorized by Order No. WDR-00641 Jan. 14, 1982, to remove a number of agents and station buildings. During the public hearings held in 1981 many problems and concerns about service quality, and access were identified. This review confirmed that problems so identified had been corrected and no evidence of service deficiencies were found.

A number of applications were received in 1981 from CN requesting authority to centralize certain agencies in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia. At year end, there were eight applications outstanding involving 44 stations.

Traffic and Tariff Matters

Western Division traffic staff were asked to arrange, and subsequently participated in informal negotiations between Crown Zellerbach Ltd. and CN to do with carload rates on pulpwood chips moving from interior British Columbia origins to Port Mann, B.C. These discussions did not result in satisfactory settlement and, subsequently, a formal application for leave to appeal under Section 23 of the *National Transportation Act* was filed by Crown Zellerbach Ltd.

During 1982 Western Division traffic staff attended and provided assistance at the following public hearings:

- Application by CP Rail under Section 106 of the *Railway Act* to construct a branch line into Fort Saskatchewan, Alta., heard at Edmonton, Alta., May 11 - 14, 1982.
- Application by Prairie Malt (Canada) Ltd. under Section 23 of the *National Transportation Act* re export grain products, heard at Saskatoon, Sask., Sept. 8, 1982.

At the request of the Chairman of the Railway Transport Committee, Western Division staff attended a meeting between the Sulphur Association and the railways in

Vancouver to discuss routings and car allowances applicable on traffic moving from Western Canada to eastern United States destinations. The Western Division intervened in a dispute between All State Containers Ltd. and the railways relative to interchange of traffic in Vancouver, B.C. This problem was satisfactorily resolved.

At year end, staff of the division were engaged in investigative work related to an application under Sections 262 and 265 of the *Railway Act*, and Section 23 of the *National Transportation Act*, filed by Prince Rupert Grain Ltd. and Ridley Grain Ltd. against CN. The dispute centres around responsibility for construction of the required rail receiving and departure yard to serve the new grain terminal near Prince Rupert, B.C.

Considerable time and effort was expended examining and evaluating the minimum compensatory freight rates applicable to the movement of canola products. These rates are established, by the Commission, on the basis of a minimum compensatory increase over railway costs. Order No. R-34671 of Nov. 26, 1982, reflecting 1982 cost increases, stated that this rate-setting methodology would be reviewed prior to establishment of 1983 rates. The committee undertaking this study is chaired by the Senior Commissioner of the Western Division.

Air

The Western Division is currently authorized to deal with applications for new and amended licences as well as notices of proposals for change of control and transfers of commercial air services in Classes 4, 5, 6, 7 and 9-4 based in the four western provinces. Requests are also received and actioned for waivers of licensing requirements pursuant to certain sections of the *Air Carrier Regulations*, including flying training authorities for non-licensed centres.

In 1982, 189 applications for new and amended authorities plus notices of proposals were received for processing in the Western Division. At year end, 96 of these applications/proposals were still active. A total of 41 orders and 100 decisions were issued from the Western Division, in addition to 94 public notices regarding applications. There were 114 requests for waivers of licensing requirements received and granted for flying farmers, use of private aircraft and parachute/glider operations. Twenty waiver applications for non-licensed flying training bases were received and handled to conclusion.

In April, May and June the Commission held public hearings in Thompson, Man., Rankin Inlet, N.W.T. and Churchill, Man. to hear applications by a number of carriers. Decision No. 6885 dated Sept. 1, 1982 provided new and amended authorities for several carriers in northern Manitoba.

The division continued to receive numerous inquiries with respect to committee procedure and policy, tariff filings, status of applications in processing, as well as consumer and industry complaints. Direct response was made where at all possible and other matters were referred to the Air Transport Committee.

Other Activities

The Federal Government, in accepting the thrust of the "Gilson" report to do with western grain transportation, set up four task forces in August to address specifics and make recommendations as to how the Gilson proposals might best be implemented. The Western Division served on the Central Coordinating Agency Task Force, which submitted its report to the Western Grain Transportation Steering Committee in November, 1982.

Effective April 1, 1982, accounting operations involving the Western Division were transferred from Commission headquarters to Saskatoon. This decentralization has resulted in more effective budgetary control as well as in improved timeliness in the transaction of financial accounts.

During 1982 the word processing systems in Commission headquarters were linked up, permitting the instantaneous transmission of data and other written material between the two centres.

J.A.D. Magee, Chairman

J.-L. Bourret

Gérald Drainville

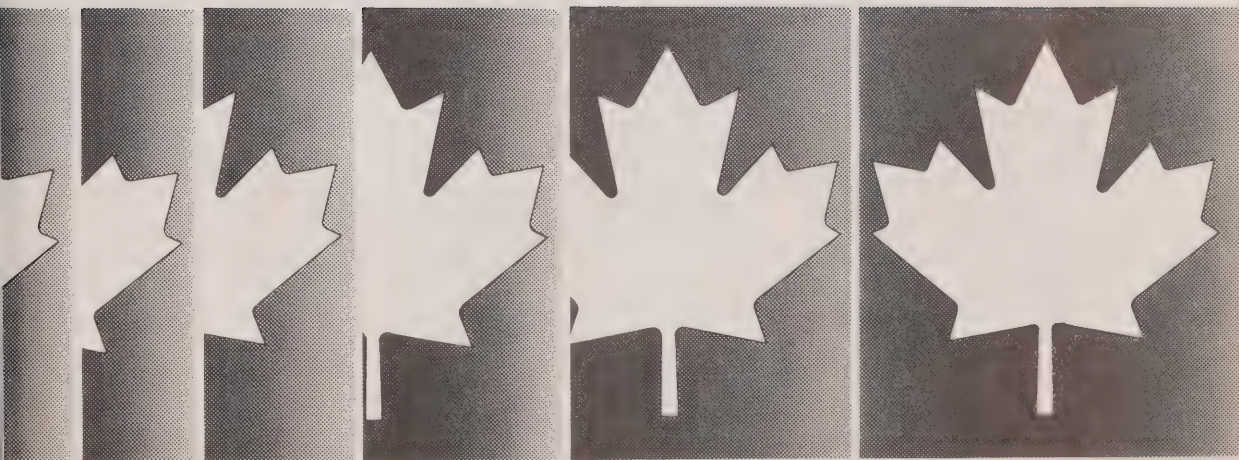
J.M. McDonough

R.J. Orange

Anne-Marie Trahan

J.F. Walter

B.R. Wolfe



The Railway Transport Committee (RTC) regulates rail transportation under the jurisdiction of the Federal Government. The *National Transportation Act*, the *Railway Act*, and the *Railway Relocation and Crossing Act* mainly provide the statutory authority for RTC regulation.

The regulatory activities of the RTC cover both technical and economic aspects of railway operations. (See Appendix C)

Regulatory Activities

Rail safety is the major regulatory activity in the technical area of which there are five broad categories — accident investigation; equipment and infrastructure quality control monitoring; regulation and compliance in the movement of dangerous commodities by rail; the rail/highway interface; and the development of standards. Safety regulation used over half of the RTC staff resources in 1982.

RTC responsibility of ensuring an adequate quality of service to users is the second major activity in the technical area. Regulatory activities here include the monitoring of passenger services, branch line abandonment applications, approval of new track construction, examination of applications for the

consolidation of local stations and dealing with complaints put forward by freight shippers, railway passengers and railway labour organizations. Regulation of quality of service used approximately one-eighth of RTC staff resources in 1982.

In the area of economic regulation, the RTC is responsible for the auditing of the accounts of Canadian railways under federal jurisdiction; analysis and development of railway costing methodologies; the determination of subsidy payments under the *Railway Act* amounting to \$470 million in 1982; and the auditing of charges made by the railways to VIA Rail currently running at over \$450 million per annum. This activity absorbed almost one-third of RTC resources in 1982. The committee is also responsible for economic regulation of rail tariffs, but this is administered by the Commission's Traffic and Tariffs Branch and is covered elsewhere in the present report.

Like other Commission committees, the RTC is directed and managed by a chairman and commissioner members. The committee holds weekly meetings to deal with ongoing regulatory matters and holds public hearings into major transport issues. In total, the committee held 43 hearings during 74 sitting days in 1982, and issued 27 decisions and 1,686 orders. These figures include rail hearings handled by the Western Division.

Administratively, staff at headquarters are organized into three branches. Technical regulation is carried out by the Safety and Services Branch and the Standards and Development Branch. The Rail

Economic Analysis Branch is responsible for the accounting, costing and subsidy activities and accounted for over one-quarter of staff resource utilization in 1982. The committee has six regional offices in Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary and Vancouver. These regional offices play a crucial part in the inspection programs necessary for the technical regulation of safety and quality of service. The activities of these regional offices are reported below under the programs of the headquarters' branches, but their vital role in the successful performance of RTC technical regulation is evident in that nearly two-thirds of technical regulatory staff are located in these six regional offices.

Safety and Services Branch

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Accident Investigation
- Equipment, Infrastructure and Operations Monitoring
- Quality of Service

Accident Investigation

Railways under federal jurisdiction are required to file reports on an immediate basis to the Canadian Transport Commission on all accidents except those involving only minor financial damage. These accident reports include data on fatalities, personal injuries and

financial damage caused by derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases and other incidents resulting from railway operations. Depending upon the severity of the accident, a decision is made as to which of four levels of investigation should be followed. (See Appendix I)

The first level of investigation relates to very serious accidents, which are subject to formal public inquiry by RTC commissioners. Although there were no new inquiries initiated at the commissioner level in 1982, much of the thrust of RTC activities described later in this section was to implement recommendations contained in the MacGregor, Man., inquiry of 1980 and the RTC "Show Cause" hearing of 1981 into recommendations of the inquiry of Mr. Justice Samuel G.M. Grange on the serious 1979 derailment at Mississauga, Ont. The second level of accident investigation is to have a formal examination by a RTC staff member, appointed to carry out this work under Section 226 of the *Railway Act*. These investigations are reported separately below. The third level of investigation is carried out by accident investigation officers in the six RTC regional offices. The fourth level of investigation relates to less serious accidents. This consists of auditing each railway's accident investigative processes and reviewing the railway's close-out files, with further investigation as necessary carried out in the RTC regional offices.

Section 226 Accident Investigations

This type of accident investigation is carried out by RTC staff members given powers of independent investigation under Section 226 of the *Railway Act*. A total of seven investigations were authorized in 1982 as follows:

- Jan. 10 — Derailment of a freight train, involving track conditions and the release of propane, on the CN Rivers Subd. at Exira, Man.;
- Jan. 31 — Derailment of a VIA Rail train due to a defective wheel, on the CP Rail Nipigon Subd. at Sprucewood, Ont.;
- Feb. 28 — Derailment of a freight train, due to a defective wheel and involving a tank car of hydrogen fluoride, on the CP Rail MacTier Subd. in Medonte Township, Ont.;
- March 3 — Derailment of a freight train involving track conditions, on the CN Clearwater Subd. at Wolfenden, B.C.;
- June 26 — Derailment of a runaway portion of a freight train on the CP Rail Crowsnest Subd. at Lundbreck, Alta.;
- Aug. 10 — Collision between a CN freight train and a VIA Rail passenger train on the CN Dundas Subd. at Ingersoll, Ont.;
- Dec. 13 — Collision between locomotives and a batch of cars in the CP Rail yard, in Winnipeg, Man.

The reports resulting from these investigations are all placed in the public domain, although several investigations listed above are still in process of completion.

The reports published in 1982 in connection with accidents that occurred the previous year were:

- derailments, involving rail rollover, in February and March, 1981, on the CN Clearwater Subd., B.C.;
- private crossing accidents which occurred in April and August, 1981, involving VIA Rail passenger trains on CN track at Ste. Madeleine and Ste. Rosalie, Qué.;
- derailment, which occurred in June, 1981, involving an explosion of gasoline and fuel oil, on the CN Newmarket Subd., near Sundridge, Ont.;
- head-on collision between two freight trains in September, 1981, on the CN Lac St. Jean Subd., Qué.;
- head-on collision in December, 1981, between a VIA Rail passenger train and a freight train, on the CN Togo Subd., Man.;
- ten crossing accidents, involving both CN and CP Rail trains, which occurred in July and August, 1981, at various points in Alberta.

Equipment, Infrastructure and Operations Monitoring

The previous sub-section has considered investigation of accidents after they have occurred. The other RTC activities in safety regulation are focussed on prevention of accidents.

As a rough rule of thumb, railway accidents are one-third attributable to equipment problems, one-third to track problems, and one-third to operating and miscellaneous causes.

In the area of equipment, infrastructure and operations monitoring, the RTC objective is to monitor the overall quality of railway equipment, infrastructure and operations. In the inspection of freight cars, for example, defects are reported to the railways and corrective action is monitored. However, the major RTC function is not to monitor all railway equipment, track and operations, but to ensure that the railways have an adequate inspection and repair program, that equipment and track are adequately maintained, and that operations are carried out in accordance with rule requirements. The RTC is therefore monitoring the quality control processes of the railways, as the committee does not have the resources to carry out what is essentially the internal railway management function of ensuring that equipment, track and operations are in good order.

Equipment Quality Control

The branch continued its programs of evaluation, monitoring and regulation of the quality of the railways' rolling stock and stationary equipment. All quality control schemes need revision from time to time and a redesigned car control

system was planned in 1982 and is currently under pilot test in the Atlantic region. This would increase the extent to which cars are examined in the monitoring program.

During the year 1982, 19,152 cars were inspected, and 4,699 of these had defects of some kind. The inspection of locomotives covered 3,865 units and, although very few of these were in perfect condition, the defects were not generally serious. Of the 841 stationary and portable equipment units inspected in 1982, 149 units were shown to have defects.

Rail Infrastructure Quality Control

The monitoring of railway infrastructure consists of inspection of the track, roadbed and other related infrastructure; examination of railway records on tie and rail renewals, ballasting and surfacing, and track maintenance; and follow-up procedures to ensure corrective action. Until recently, staff shortages prevented an ongoing monitoring program in this area. The branch was therefore forced to carry out inspections and investigations on an ad hoc basis when complaints were received or when processing applications for restricted clearances, drainage works and exemptions from fencing requirements. However, this problem of staff shortages is now being solved.

In the area of rail infrastructure, much progress has been made during the past year in setting up the administrative portion of the Track Inspection Program, together with the overall parameters for the actual inspection and sampling procedures. The program should be fully operative by mid-1983.

For the second consecutive year, in 1982 the branch co-ordinated an engineering inspection program carried out by RTC Prairie and Alberta regional offices in the upgrading of track under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program.

In the area of the railway right-of-way and applications for restricted clearances and fencing exemptions, progress has been made in drafting procedures to handle these items in a uniform and more expeditious manner, and these will be finalized in early 1983.

Operations Monitoring

The committee carries out a monitoring program of train operating practices, with expert RTC staff members travelling on train locomotives, in cabooses, on passenger trains and on yard switch locomotives. During 1982, 564 trains were ridden, and 411 rule violations and other train handling deficiencies were noted. In addition, 75 yards were visited and 277 violations were detected.

In 1982, the most important RTC initiative in the area of operations monitoring related to gateway inspections of trains containing special dangerous commodities entering the large census metropolitan areas of Canada. This was established pursuant to the RTC "Show Cause" hearing in 1981 into certain recommendations made earlier that year by Mr. Justice

Grange in respect of his inquiry into the Mississauga derailment.

Effective March 1, 1982, trains handling carloads of special dangerous commodities are required to be inspected before entering a census metropolitan area with population of over 100,000. The inspection is made either by a hot box and dragging equipment detector or by a standing train or pull-by inspection carried out by railway personnel. Within each metropolitan area, a further inspection is made if the train travels over 20 miles. In addition, speeds of trains containing dangerous commodities must not exceed 35 m.p.h. within metropolitan areas and this requirement is also extended to smaller urban areas in the population range of 50,000 to 100,000, except where inspections are made voluntarily at gateways for these areas. Over the next few years, the requirements now in place for the large metropolitan areas are being extended to cover the smaller cities.

The RTC established a monitoring program to ensure railway compliance with the requirements of the gateway inspection program. During the year 1982, 555 trains were monitored with infractions, usually of a minor nature, noted in only 2.2 per cent of cases, which were reported to the railways for action to avoid future occurrences.

Quality of Service

The branch is responsible for the quality of passenger-train services, and providing technical input to branch line abandonment and agency centralization applications.

Passenger-Train Monitoring

The passenger-train monitoring activity is carried out by specialized staff and by the commissioners and staff of the RTC in the normal course of their work. For example, a staff member making a business journey from Ottawa to Toronto for reasons unconnected with passenger monitoring may make the journey in one direction by train to do a quality of service inspection.

During 1982, 736 passenger trains and 472 stations were monitored by RTC staff, with the examination covering quality of service on the train and in the stations. A total of 500 defects were identified and reported to the railways, 384 of which were train-related and 116 were related to other areas of passenger service. The monitoring program included an intensive investigation of service during the 1982 Labour Day and Thanksgiving Day holidays. These holiday weekends naturally generate above-normal passenger traffic and place extra demands on equipment, services and facilities. Consequently, there were incidents of trains being delayed and passengers being obliged to stand. This matter is still being pursued with the railways.

In order to fulfil the requirements of Section 260(8) of the *Railway Act*, which calls for the review of passenger services at five-year intervals, the branch reviewed 16 services which the committee

ordered to be continued. (See Appendix H)

During the year the branch undertook detailed studies of the Gaspé-Matapédia and Halifax-Truro-Sydney passenger-train services, to ascertain whether the schedules for both services could be accelerated. Hearings were held in New Carlisle and Truro and a decision will be rendered in 1983.

Branch Line Abandonment

The objective of this program is to ensure that the abandonment of branch lines and the removal of ancillary trackage is in the public interest and that the rationalization of the branch line network results in a more effective rail system. The Prairie Branch Line Abandonment Program is administered by the Commission's Western Division and is covered elsewhere in this report.

During the year, the RTC had before it a total of 44 non-prairie abandonment applications under Section 253 of the *Railway Act*, six of which were new applications. Orders and/or decisions were issued in respect of nine applications, of which three related to branch lines where the committee ordered that all or part of the line should continue in operation under subsidy. Public hearings were held in respect of 19 applications, in furtherance of the RTC program established in 1981 to accelerate the disposition of non-prairie abandonment applications before the committee.

As several cases involving public hearings had not been decided by Dec. 31, 1982, the committee still has on hand a total of 38 non-prairie abandonment applications (27 from CN and 11 from CP Rail). However, this total of 38 applications includes 12 which have been the subject of public hearings, held either in 1982 or in previous years, and are in respect of branch lines on which operations have been ordered continued. These applications are subject to either the statutory five-year review pursuant to Section 254(5) of the *Railway Act* or a review on a predetermined date as ordered by the RTC. Three such applications were under review in 1982 and the other nine are due for review at various times within the next five years.

Orders and decisions issued in 1982 in respect of non-prairie branch lines, and applications to abandon non-prairie branch lines are listed in detail in this report. (See Appendices D to G)

Although the RTC has been more active in branch line abandonment than in the extension of rail trackage, CTC approval is also required for major constructions of new trackage. At a public hearing on Dec. 17, 1981, at Revelstoke, B.C., the Commission approved an application by Canadian Pacific Limited for the construction of a 20-mile track deviation, including two tunnels, one mile and nine miles respectively in length, near Rogers Pass, B.C. This project is the largest line deviation to be approved in recent history and has a

price tag of half-a-billion dollars. CTC staff are monitoring all construction aspects of this project to ensure conformity with the relevant regulations.

Agency Centralization

The primary objective of the agency centralization program is to ensure that the railway companies under the jurisdiction of the Commission are providing an adequate and suitable level of service to rail users. In this regard, RTC regional officers have continued to closely monitor and evaluate throughout the year the quality and level of service being offered at various rail points functioning under the agency centralization operation.

There were six CN agency centralization applications before the RTC for consideration at the beginning of 1982. During the year, CN submitted new applications in respect of 12 servocentre operations. Three of these new applications dealt specifically with servocentre operation in the province of Newfoundland. The applications which cover the Corner Brook, Grand Falls and St. John's servocentre territories have been thoroughly investigated by RTC regional staff, and it has been decided that public hearings will be held in Newfoundland in 1983 before any decision is rendered in respect of these matters.

The RTC has granted approval to four CN servocentre applications during the year, one of which was subject to the formal public hearing process. CP Rail did not submit any agency centralization application during 1982, as this company's customer service centre program has been completed for a number of years.

Standards and Development Branch

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Dangerous Commodities
- Railway/Highway Interface
- Standards and Regulations

Dangerous Commodities

In accordance with the requirements of the *Railway Act* and the *National Transportation Act*, the Railway Transport Committee is responsible for regulating the transportation of dangerous commodities by rail, and through the *Safe Containers Convention Act*, for the inspection of containers. Although considerable progress has been made in this area, the volume of dangerous commodities shipped by rail, currently amounting to some 17 million tons, has increased very substantially in recent years. The monitoring and control problem is therefore substantial.

Dangerous commodity programs are in two broad categories: regulation and compliance.

Regulation

This activity includes development of new and revised regulations for the transport of dangerous commodities by rail; amendment and revision of regulations for bulk

storage facilities; extensive provision of advice to shippers and carriers; and liaison with government departments, municipalities and the industries concerned.

During 1982, four amendments to existing Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail were issued. Also the Commission's eleventh amendment of 1981 became effective, thereby introducing the United Nations' description and classification of dangerous commodities, revising the shipping document requirements and listing new labels and placards for packages and rail cars.

The latest amendment in November, 1982 introduced a new standardized Hazard Information Emergency Response Form which will be required to accompany all carload shipments of dangerous commodities transported by rail in Canada after Aug. 1, 1983. This document contains information on the general characteristics, potential hazards, and immediate action to be taken in the event of an accident involving a particular chemical. This same amendment also deferred the mandatory compliance date of regulations governing division 3.3 flammable liquids (high flash point group) to Jan. 1, 1984.

The RTC issued numerous transportation orders to rail carriers, some of which restricted their acceptance of certain containers handling dangerous commodities, and expanded the list of those special dangerous commodities for which restricted train speed and

special handling is required when movement is made through densely populated areas.

Four orders were issued to approve Independent Inspection Agencies, pursuant to Section 71.15 of the Commission's "Red Book."

In respect of CTC Specifications for cylinders, orders were issued approving seven manufacturers. In addition, 85 orders were issued approving new or modified bulk storage facilities, and 90 orders terminating existing facilities.

Compliance

Compliance activities include accident investigation where dangerous commodities are involved; monitoring the compliance of carriers with train marshalling, documentation, placarding, blocking and bracing of carload and LCL shipments, and other requirements; issuance of special permits; inspection of bulk storage facilities; instruction to shippers, and approval of explosives handling sites.

During the year 1982, the Dangerous Commodities Division of the RTC was responsible for answering 1,450 written inquiries and 4,930 verbal inquiries for information and/or assistance. Analysis was carried out on 221 accident reports submitted by railway companies as required by Section 74.508 of the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail. Accident reports from both the Bureau of Explosives and RTC regional offices were also examined. Of these accident reports, 193 were handled to completion with appropriate officials for the purpose of ensuring full compliance with the regulations.

Dangerous Commodities officers were appointed to one Section 226 accident investigation and participated in the work of three others during the year as covered earlier in this report.

The RTC has also implemented procedures which will establish a more extensive data base for the collection, monitoring, and retrieval of dangerous commodities accident and incident information enabling RTC officers to more closely and accurately monitor carrier compliance with Commission regulations and analyze the effect of safety-related improvements throughout the railway system.

In the area of special permits under the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, there were 161 new special permits issued, 39 denied, 139 revised and 12 revoked. Special permits were issued for transfer of product, single trip movement, new blocking and bracing techniques, and dangerous commodity packaging. Some 15 special permits were issued approving non-CTC specification portable tanks while three were issued for non specification cylinders. In nearly all instances, with the exception of product transfer, drawings were examined and tests were witnessed to ensure that all standards of safety were effectively maintained.

About 430 bulk facilities for the storage of dangerous commodities were inspected. In respect of facilities for hydrostatic retesting, 66 were inspected and 54 were approved. There were also three explosives handling sites approved, and one prohibiting order issued.

Railway/Highway Interface

The Crossing and Construction Division authorizes:

- the construction, reconstruction and improvement of railway/highway crossings at grade;
- the installation and modification of railway/highway warning systems for the protection, safety and convenience of the public; and
- grade separations under the Urban Transportation Assistance Program.

Federal funding has been in existence since the beginning of the century for the above projects, and has been a significant factor in decreasing hazards at crossings. Although 1982 showed a record low number of deaths as a result of railway/highway crossing accidents, nevertheless there were still 75 fatalities.

The Railway Transport Committee is very concerned at the high incidence of railway/highway crossing deaths. RTC staff investigate the sites of all railway/highway crossings where casualties occur as a result of accidents, and the majority of non-casualty accident sites. A slow order reducing train speed to 25 m.p.h. is automatically applied

at all public crossings where casualty accidents have occurred. In the case of public crossings, where there is no automatic protective devices, in the light of traffic volume, RTC staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action.

RTC is co-operating actively with "Operation Lifesaver," directed towards increased public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada, with RTC staff participating in an expert advisory capacity both from headquarters and from the six regional offices across Canada. Provincial programs have been initiated in eight provinces.

Railway Grade Crossing Fund

Following the receipt of project applications by the committee and those originated on its own initiative, commitments and payments were made from the 1982 budget of \$10 million for those projects approved. Funding for grade separations is shown under the Urban Transportation Assistance Program below. In crossings at grade and crossing warning systems, 496 projects were completed.

Urban Transportation Assistance Program

Payments under this program are made by Transport Canada for the purpose of allocating funds to the provinces for railway relocation and grade separations. The investigations are carried out by the Railway Transport Committee to ensure that the proposed work satisfies engineering requirements and is realistic in terms of cost. In

1982, 17 orders for grade separations were issued after recommendations had been approved by the Minister.

Rail Line Relocation

An order was issued in late 1981 authorizing the relocation of trackage from the centre of Amos, Qué. This followed the first public hearing held by RTC in respect of an application for a grant to relocate railway lines within an urban area. In Regina, Sask., discussions in respect of rail line relocation commenced in 1982 and a formal application from the city is expected early in 1983. Funding in both cases has been approved by Transport Canada.

Railway Traffic Control Signal Systems

Thirty-two project applications relating to train control signal systems were investigated, completed and approved. Thirty-three projects of a miscellaneous signal nature were investigated, completed and approved.

Bridges

Forty-five applications for new or reconstructed railway bridges were investigated, completed and approved.

Standards and Regulations

The Standards Division is responsible for developing and revising regulations and standards dealing with such aspects of railway operations as transportation, engineering and rolling stock. This activity is directed to providing for the safety and comfort of the public and of railway employees. Technological, organizational and administrative changes in the railway industry must be examined and regulations must be responsive to the wider economic and social changes in the Canadian environment. The impetus for change comes from five main sources:

- hearings conducted by the Railway Transport Committee;
- investigations conducted under Section 226 of the *Railway Act*;
- analysis of data arising from RTC programs described earlier in this annual report;
- representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association and from the public at large; and
- representations from federal, provincial and municipal governments.

Railway Safety Advisory Committee

In order to take advantage of the knowledge and expertise available, the RTC established a Railway Safety Advisory Committee (RSAC)

as early as 1972. The RSAC comprises representatives of railway management, railway labour and RTC staff. It is chaired by a commissioner and meets in full session four times a year.

RSAC works through a number of technical review committees to allow detailed examination of proposed new standards. Each committee is chaired by an RTC Standards Division member. Recent activities of RSAC have included development of standards affecting freight car safety inspections, protection of employees travelling in railway service cars, amendments to the Uniform Code of Operating Rules, and the use of hearing protectors by locomotive crews.

Orders and Regulations

The committee issued the Railway Radio Regulations, the Railway Caboose Emergency Valve Regulations, and the Railway Safety Glazing Regulations. The Electric Sparks Prevention Regulations were revoked and replaced by new regulations setting out conditions under which flammable liquids or compressed gases may be transferred between units of railway rolling stock and stationary bulk storage facilities. The Uniform Code of Operating Rules was amended to require that railway employees attain a minimum of 80 per cent on written and oral examinations on operating rules in order to occupy certain positions in the company.

A report entitled "A Socio-Economic Impact Analysis of Regulations Emanating from the RTC Show Cause Hearing Decision on Railway Safety" was also released

in 1982. It dealt with three recommendations of the Grange Report on the Mississauga train derailment relating to:

- increased use of roller bearings on freight cars;
- expansion of the use of hot box and dragging equipment detectors; and
- restrictions on the speed and length of trains carrying dangerous commodities.

The anticipated social costs with respect to increased capital expenditures, operating and maintenance costs were determined and offsetting benefits were identified. This report is in the public domain.

Five regulations were approved by the RTC and are currently with the Privy Council Office. They are:

- Railway Gateway Inspection Regulations;
- Railway Freight Car Roller Bearing Regulations;
- Safety of Running and Operating Railways' Employees Regulations;
- Railway Hot Box Reporting Regulations; and
- Railway Protection of Track Units and Maintenance Work Regulations.

Revisions to four regulations were also approved by the RTC and are currently with the Privy Council Office. They are:

• Railway Fire Prevention Regulations;

• Highway Crossings Protective Devices Regulations;

• Railway Vision and Hearing Examination Regulations; and

• Railway Hygiene Regulations.

Rail Economic Analysis Branch

The branch is responsible for railway accounting, costing and the economics of specific services including subsidy administration. (See Appendices J to O)

Subsidy payments approved by the Railway Transport Committee in 1982 were:

\$267,979,467	1982 Advance Claims ¹
90,628,658	1981
111,346,507	1977-1980
<hr/>	
\$469,954,632	(TOTAL)

¹Payments for 1982 Advance Claims are in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.

Accounting Systems Analysis

This division is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA), the audit of railway records, depreciation rates, cost of capital rates, and the analysis of financial reports.

The UCA Manual, which prescribes accounting instructions and the framework of accounts for rail operations was fully revised and issued in final form during 1981. This year, the annual report of the railways to the RTC and Statistics Canada was redesigned to reflect changes in the UCA and other desired improvements. Implementation of the revised UCA will be completed in 1983 and 1984. The mechanism for the continuous review and issuance of rulings and interpretation bulletins is operational and functioning well.

The overall quality of audit programs continued to improve during 1982. The Auditor General, in the follow-up study of the recommendations made in the 1979 comprehensive audit, noted that "good progress" had been made. The process of reducing the overlap of audits by working with the railways' internal and external auditors is underway and will be functioning fully in 1983.

Major Audit Activities

Considerable audit time and effort was spent in the study of the railways' new accounting and statistical systems which were adapted to the new UCA. This was followed by the revision of audit approaches and programs.

The division has fulfilled its responsibilities with regard to the audit and review of the 1980 CN and CP Rail charges to VIA Rail. The division also carried out in-depth studies of accounting areas of concern to VIA Rail.

Corporate administrative overhead expenses are common to both rail and non-rail operations. An equitable allocation of these overhead

expenses for 1981 to rail operations which would appropriately reflect a fair share in the calculation of rail subsidies to both CN and CP Rail, was completed.

The division endeavoured to formulate an appropriate methodology, in consultation with the railway companies, for the determination of costs associated with incomplete freight movements for which revenue has not been recognized. This process is still in progress. It is anticipated that it will culminate in a formal RTC ruling in 1983.

The Commission continued work on the general inquiry into the cost of capital. The technical committee, composed of representatives from the railways, the provinces and the wheat pools, held various meetings during the year. Parties involved in this process are preparing to bring unresolved issues to a hearing which is expected to take place in the latter half of 1983.

The division participated in the Transport Canada implementation of the "Gilson" report to resolve the Crow's Nest Pass Rates issue. Background information was provided to the Railway Transport Committee relating to alternative cost of capital rates for the transportation of grain for the 1981/82 and 1982/83 crop years.

Costing Systems Development

The responsibilities of this division are the development of costing methodologies and computerized costing systems to be employed by the Class I and II railways, the verification of unit and specific costs for purposes of determining subsidy payments, and the management of all electronic data processing-related systems within the RTC.

The Commission's Review Committee directed, under Section 63 of the *National Transportation Act*, that the RTC consider its decision respecting exclusion of ownership costs on assets provided to the railways by the Federal Government under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program. On May 7, 1982, the RTC issued its decision to exclude these ownership costs.

As part of the revision to the Uniform Classification of Accounts, geographic cost centres are being developed for the Class I railways for selected cost accounts; a detailed design of geographic cost centres has been completed and approved by the RTC.

The division completed the verification of final unit costs for 1980, leading to the approval by the committee; considerable progress was made in the verification of final unit costs for 1981 and these are now almost completed. The RTC also approved CN and CP Rail Costing Manuals.

In response to requests from VIA Rail and the Minister of Transport, a review was undertaken of additional charges for 1981 contained in the CN and CP Rail annual invoices submitted to VIA Rail. These invoices relate to services rendered in the operation of VIA Rail's passenger-train services. Staff conclusions and recommendations as to the reasonableness of these additional charges were provided to VIA Rail and Transport Canada in June and December of 1982 respectively. The audits of charges from CN and CP Rail to VIA Rail for 1978, 1979 and 1980 have been completed. The rationale for these charges is detailed in the operating agreements with the respective railways and such charges are based upon the Commission's costing order. These audits have consumed a substantial amount of division resources.

As a result of staff appearances before the Standing Senate Committee on Transport and Communications and the House of Commons Standing Committee on Transport, a report entitled "A Comparison of AMTRAK and VIA Costing Approaches," dated March 31, 1982, was prepared by division staff. In response to a request by the House of Commons Standing Committee on Transport, a breakdown of station expenses charged to VIA Rail by CP Rail for the year 1980 was prepared. A similar breakdown by individual station is to be made for CN in early 1983.

During 1982, the division committed considerable resources to the CP Rail 1977-1980 branch line final payments program, including those resources used to further automate analytical procedures.

The division is continuing the process of automating its costing procedures. Several new systems are at various stages of development and operation, and maintenance of the existing data bases used by other branches of the RTC continues. A new computer graphics capability has been added.

Rail Services Analysis

The division is charged with determining and recommending the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty; provision of analytical support at public hearings; investigation of CN and CP Rail charges to VIA Rail; and the development of cost estimates required for the establishment of freight rate levels.

During 1982, the Commission continued its financial support for eligible passenger services not operated by VIA Rail. Payments for uneconomic branch lines, in respect of current years as well as prior years, were increased as a percentage of amounts claimed, thereby significantly reducing the payment backlog. Good progress was made in respect of a major program initiated during 1982 to finalize CP Rail branch line subsidy claims for 1977-1980 inclusive, by March 31, 1983.

As a continuation of the comprehensive branch line hearing program initiated in July, 1981, public hearings were held in 1982 for 32 branch line abandonment applications, including 13 by the Western Division. Six other applications were advertised to elicit public response without public hearings. Although the objective of the program was to hear all outstanding applications by Dec. 31, 1982, the program has been extended into 1983 as six new applications were received during 1982.

The Commission issued 12 decisions and/or orders relating to passenger-train service applications during 1982. In this regard, the Kamloops Junction-Kelowna and Chambord-Dolbeau passenger services were ordered discontinued. The request by the Québec North Shore and Labrador Railway Company to have the trains between Sept-Îles-Schefferville and Ross Point Junction-Wabush/Labrador City declared a passenger-train service was considered by the Commission and these trains were so declared.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertook an investigation of CN and CP Rail charges to VIA Rail for services rendered in respect of the years 1978, 1979 and 1980 in the operation of VIA Rail's passenger-train services. The railways' charges were analyzed to ensure costs were determined in accordance with the Commission's Cost Order No. R-6313 and the Railway Costing Regulations.

The Federal Government, through Order-in-Council P.C. 1981-2172, made changes to passenger-train services operated by VIA Rail by varying a number of orders of the Railway Transport Committee. The passenger-train services between Montréal-Sherbrooke, Toronto-Stouffville, Toronto-Havelock and Toronto-Barrie were discontinued effective Sept. 7, 1982.

Costing of rail operations was carried out for the purpose of establishing freight rates related primarily to movements subject to "Eastern rates" payments and the transportation of rapeseed products governed by Order-in-Council P.C. 1976-894. Verification of the costs for CN and CP Rail "Eastern rates" movements for the year 1981 is in progress. Rapeseed movements for 1982 were verified for both CN and

CP Rail and forwarded for rate-making.

Gilson Report on Western Grain Transportation

The Gilson Report on Western Grain Transportation was submitted to the Minister of Transport in June, 1982. RTC staff were not involved in this work, other than to make presentations on costing methodology to Dr. Gilson. However, CTC staff have been very heavily involved in three of the four task forces set up in accordance with recommendations of the Gilson report to examine specific areas in greater depth. The RTC staff input was mainly in respect of the Task Force on Rates, which examined the rates and costing aspects of the Gilson report. RTC staff provided the chairman for this Task Force and much of the detailed costing analysis, while the CTC Traffic and Tariffs Branch spearheaded the rates analysis.

M.D. Armstrong, Chairman

R.A. Azzie

J.-L. Bourret

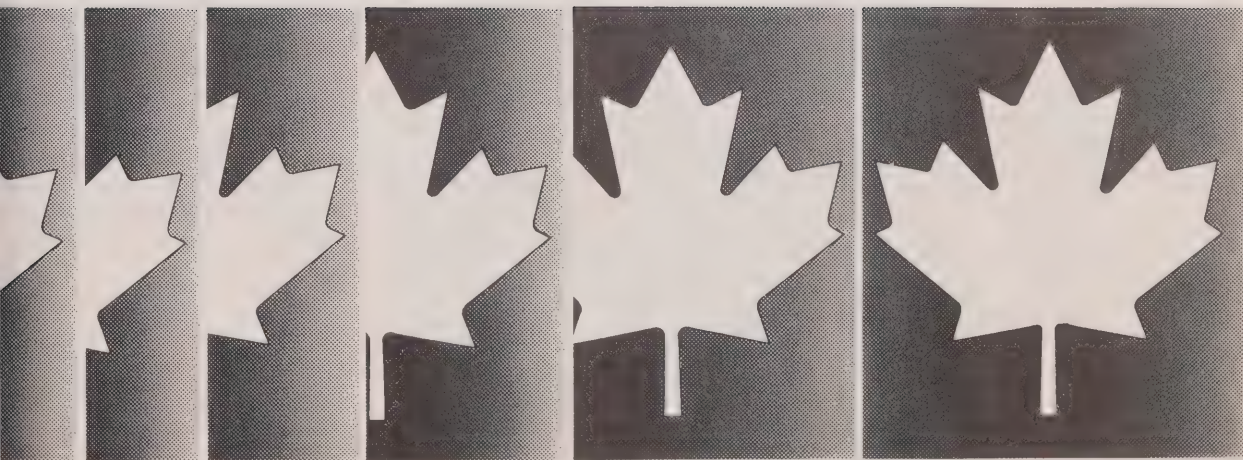
Paul Langlois

J.M. McDonough

R.J. Orange

Anne-Marie Trahan

B.R. Wolfe



Air Transport Committee

The Air Transport Committee (ATC) administers the *Aeronautics Act* and formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibility and Authority

Established under the *National Transportation Act* for carrying out Commission responsibilities in air matters, one of its primary functions is the licensing of commercial air services. As a result, a substantial part of its work is the analysis and processing of applications. (See Appendices P to R)

Under Section 16 of the *Aeronautics Act*, the ATC must be satisfied that a proposed commercial air service is and will be required by the "present and future public convenience and necessity" before a licence is issued.

The committee also has a responsibility commensurate with its resources to see to it that persons do not operate commercial air services without a valid licence. Designated enforcement examiners carry out investigations in respect of matters related to the operations of commercial air services and make reports thereon.

The committee also issues licences on application for services established as a result of international agreements, and the Commission

may, by regulations, exempt services other than scheduled domestic air services from the requirements to meet the test of public convenience and necessity. Other categories of service, such as crop spraying by "flying farmers," some types of leases, search and rescue operations and suppression of forest fires when called upon by an appropriate government authority, and certain occasional operations by foreign air carriers, have also been exempted from the requirement to hold a licence and to submit tariffs.

To facilitate licensing and application, the committee has established classes of service, and groupings according to aircraft weight. Parts VI and VII of the Air Carrier Regulations, issued pursuant to Section 14 of the *Aeronautics Act*, authorize the committee to deal with tariffs and to determine the justness and reasonableness of tolls. Alternatively, it is also empowered to substitute or prescribe rates in light of these criteria.

Air carriers operating unit toll (scheduled) and charter services are normally required to file their tariffs with at least a 30-day advance notice. Tariffs come into effect as filed, unless disallowed or suspended by the committee. (See Appendix S)

All carriers are required to furnish transportation in accordance with the terms and conditions of their licence, and provide adequate service, equipment, and facilities. The committee investigates any complaints that carriers have failed to meet their obligations as licensees.

The ATC may suspend, cancel, or amend a licence where, in its opinion, the public convenience and necessity so requires. (See Appendix P)

The majority of international air service agreements provide for consultation between designated airlines, use of International Air Transport Association (IATA) rate-making procedures where applicable, consultation between aeronautical authorities, and arbitration as a final resort in settling disputes. Resolutions approved at IATA conferences are subject to acceptance and/or approval by aeronautical authorities.

Under Sections 12 and 13 of the *Aeronautics Act* the Commission is authorized to conduct investigations and surveys, and make recommendations to the Minister of Transport in all matters relating to commercial air services, either on direction from the Minister or on its own motion.

Organization

There are four branches within the committee: Administration, Air Services Analysis, International Air Transport and Operations. Each branch reports to the committee through the Executive Director of the ATC.

Administration Branch

The general functions of the Administration Branch include the issuance of orders, licences, and official correspondence authorized by the committee; the drafting and preparation of regulations, orders and decisions for consideration by the committee; the preparation of agendas and minutes of committee meetings; liaison between the committee and its branches or Commission committees; responsibility for senior staff activities; the co-ordination of estimates and forecasts for budget purposes; and the overall management of the committee's resources, human and financial.

Air Services Analysis Branch

Within this branch, five divisions provide economic, regulatory, financial and operational analysis, and advice.

The Economic Analysis Division acts as the committee's economic consultants, assessing whether applications meet the test of public convenience and necessity and that of public interest; participating as support staff at hearings, and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole, sometimes in collaboration with the Commission's Research Branch.

The Audit Division maintains a continuing review of air carrier accounting, and when required, makes recommendations for changes in the committee's policies, rules and regulations on financial matters, for example, on standards of financial fitness applicable to all Canadian air carriers. It assesses all applications submitted to the committee for new air services, transfers, changes of control, mergers and amalgamations making appropriate recommendations as to what financial requirements should be imposed in each case. The division periodically carries out field audits of air carriers to ascertain the validity of subsidy claims. It conducts special financial investigations to determine the financial status of individual air carriers and offers financial advice and assistance to the Enforcement Section of the Operations Branch.

The Financial Analysis Division provides advice to the committee as to the justness and reasonableness of proposed fare and tariff changes and on the administration of air carrier subsidies. It also maintains a continuing review of the financial adequacy of carriers operating international charters and the arrangements for the protection of passengers' advance payments. Staff of the division are also called on to participate in special projects.

The Operations Analysis Division conducts studies and submits reports on the operation and management of air carriers, investigates and reports on the performance and operational characteristics of aircraft and equipment utilized in specific commercial air services. The division is also responsible for

supervising the running and redesign of computer systems processing aviation statistics.

The Policy Advisory Division develops and recommends amendments to the economic aspects of the Air Carrier Regulations. This division is also involved in reviewing and recommending modifications to the committee's statistical reporting requirements and in representing the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization (ICAO). It also participates in interdepartmental committees involved in the reassessment of government aviation policies.

International Air Transport Branch

The responsibilities of this branch are to ensure that the regulatory structures and mechanisms in bilateral and multilateral agreements on international air services suit the needs of Canadian users of air transport and help to increase the economic benefits to Canada and Canadian air carriers. This branch is a part of the Air Transport Committee staff organization, but also reports to the International Transport Policy Committee on policy matters concerning international air transport.

Principal activities of the branch are: collaboration with other government departments in preparing

for and negotiating agreements leading to the development and operation of air services between Canada and other countries; assisting in the implementation and administration of agreements through analysis and interpretation of their conditions and operative clauses, and advising on their effect upon Canadian users and carrier interests; and representing Canadian interests at meetings of international and intergovernmental organizations such as the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Operations Branch

This branch has two divisions: Licensing Division, and Tariffs and Services Division.

The Licensing Division administers the committee's domestic and international licensing policies and regulations. It comprises four sections.

The Domestic Section works primarily in the area of analysis and compliance as it applies to licensing of domestic unit toll, specialty and charter operations, and to complaints alleging unauthorized operations out of another carrier's base or between points on another carrier's licence.

The International Section handles the licensing of both scheduled and charter international air services into and out of Canada, which

includes overseeing the large volume of international advance booking and inclusive tour charters. It also attends in support of certain international air negotiations between Canada and other countries. (See Appendices R and S)

The Analysis Section is responsible for providing analytical reports on regulations, licences and applications.

The Enforcement Section is primarily responsible for the investigation and prosecution of illegal and unlicensed air operations. In addition to its headquarters in Ottawa, this section has officers in Vancouver, Edmonton and Winnipeg.

The Tariffs and Services Division comprises two sections: one dealing with unit toll services, which is responsible for the tariffs, tolls and services of Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3 air carriers; and another concerned with the charter tariffs, tolls, and services of Class 4 and 9-4 carriers. (See Appendices R and Q)

The role of this division is to ensure that consumers' interests are protected; that the conditions of carriage and the level of tolls are reasonable and non-discriminatory; and that the fences surrounding special fares are such that there is an adequate supply of services at prices which will promote travel with optimum utilization of resources by carriers. The division deals with complaints and conducts investigations into alleged malpractices by air carriers. The division is also involved in negotiations regarding pricing of international air transportation including assisting at meetings of ICAO and IATA.

Activity Highlights

Bilateral Scheduled Air Services Agreements

Germany

At negotiations held in January, 1982, agreement was reached on a revised schedule of rights allowing Germans access to two points in Alberta and Vancouver, and points beyond in the U.S. Canada obtained an improved system of fifth freedom traffic rights between intermediate points and points in Germany, and between points in Germany and points beyond.

Germany and The Netherlands

Discussions were conducted mostly by correspondence on some problems in the area of charter operations by Canadian carriers into and from these countries, with a view also to harmonizing, if appropriate, applicable national charter rules.

India

An air services agreement with India was initialled Feb. 26, 1982 and signed in June, 1982. Initial services will be provided by Air India, subject to a commercial agreement between Air India and Air Canada. Air Canada is expected to commence services at a later date.

United States

Four rounds of discussions were held with the U.S. Talks centered on resolution of the tariff regimes and changes to the present schedule of routes which the U.S. feels is

imbalanced in favour of Canada. This feeling is not shared by Canada and, while U.S. proposals are currently under consideration by Canada, no date for resumption of discussions has been arranged.

United Kingdom

Two rounds of talks were held in Ottawa to discuss the harmonization of charter rules and the modernization of portions of the Canada-U.K. agreement signed in 1949. At the October meeting, work on revision of articles of the agreement was done on a working group basis, the Canadian delegation being headed by the ATC Chairman. A proposal for mutual accommodation in the area of cargo charters and bellyhold charters, and arrangements relating to the application of the tariff clause of the bilateral agreement remain under consideration.

Jamaica

Two rounds of negotiations were held with Jamaica as the Jamaicans wished to have further access to Canada in the form of Western points and additional intermediate points in the U.S. Further negotiations are expected, but no date has been set.

Mexico

One round of negotiations was held with Mexico but it was concluded without agreement; further meetings are contemplated but no date has been proposed.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

The ICAO Panel of Experts on Regulation of Air Transport Services held its sixth meeting in March, 1982. At this meeting the panel completed its consideration of the problem of amendments of Articles 5, 6 and 96(a) of the Chicago Convention and concluded that such amendments were neither necessary nor appropriate. In the area of regulation of non-scheduled air transport, the panel clarified the scope of this category and the concept of "part charters," and summarized states' objectives in regulation of non-scheduled air transport as well as the regulatory frameworks. The ground was thus prepared for the panel's work on the remaining elements of its work program on this topic. An official of the Commission is the Canadian member of the panel.

A Commission observer attended the sixth meeting of the ICAO Panel on the machinery for the establishment of international fares and rates, in October, 1982. The panel developed several recommendations on the question of denied boarding compensation and airline conditions of carriage. It also commenced consideration of the problem of fare-related conditions.

As in previous years, the Commission provided a chairman and a secretary to the National Facilitation Committee and to the Interdepartmental Committee on the ICAO International Air Law Activities.

An International Air Transport Branch officer continued to serve as Canada's alternate member of the Air Transport Committee of ICAO and attended several sessions during the year.

European Civil Aviation Conference (ECAC)

The 11th Triennial Session of ECAC was held in Strasbourg in June, 1982 and was attended by two representatives of the ATC. The meeting examined reports of activities since the last triennial session and established a work program for the next. The new program contains many items in the economic area, emphasizing particularly passenger fares and cargo rates for scheduled services and bilateral and multilateral pricing policies.

The ECAC-USA memorandum of understanding on North Atlantic pricing was only discussed in general terms by the conference as confirmation of signatures had not been completed. More detailed discussions were held in several closed meetings of heads of delegations.

A further series of consultations with the Secretary of ECAC was held in Paris the following week during which the ATC representatives were able to discuss the memorandum of understanding on North Atlantic pricing and its implications for Canada.

CATA/ATC Liaison Group

Under the *National Transportation Act* the Air Transport Committee is responsible for administering Part II of the *Aeronautics Act* while Part I of that Act is administered by the Canadian Air Transport Administration (CATA) of Transport Canada. To provide for maximum co-ordination of respective administrative policies and procedures a CATA/ATC Liaison Group consisting of senior officials of CATA and the ATC and chaired jointly by the Chairman, Air Transport Committee and the Administrator, CATA meets periodically to review issues of common interest. The ninth meeting of the Liaison Group was held in May at Transport Canada's offices.

Meetings with Air Carrier Associations

At the invitation of the organizations concerned, ATC Commissioners and senior staff attended annual general meetings of air carrier associations held during the year which, as in previous years, provided valuable opportunities to expose proposed changes in committee policies to member carriers, and to respond directly to questions of concern to the industry as a whole or to segments thereof.

Changes in Regulations

Changes in Regulations Approved by the Commission

Numerous changes were made to the Air Carrier Regulations during 1982. Some of the more substantial changes included:

- making rebooking an optional part of a contract between a carrier and a charterer for ABC transportation, and specifying methods and manners in which rebooking and late booking fees are to be charged;
- changing, in response to the Cabinet's Record Retention Project, the mandatory time periods air carriers are required to retain certain records;
- imposing conditions on air carriers involved in a transaction that results in the change of control, consolidation, merger, lease or transfer of less than all their rotating wing aircraft weight group authorities specified in a Class 4 Charter or a Class 7 Specialty flying training licence; and
- specifying that open jaw ABC and ABC (domestic) transportation is permissible in respect of destination points but not in respect of origin points, and requiring that either of the outbound and inbound portions of an open jaw air transportation be at least one half the mileage of the other.

Changes in Regulations being Considered as at Dec. 1, 1982

Changes to the regulations being considered, most having received public notice, but not yet having been submitted for enactment include:

- making current routine filing of information in connection with charter travel, e.g. passenger lists, an "on request" only requirement, with information on flight coupons used instead, and deleting the present requirement for ABC passengers to pay for their transportation in full, prior to their departure;
- promulgating new passenger and third party liability insurance rules applicable to commercial air services;
- reassessing the Class 4 Positioning Charges Regulations to clarify separation of markets served by charter air carriers;
- incorporating into the Air Carrier Regulations the ownership, equity and financial conditions and requirements the Air Transport Committee has imposed, as a matter of policy, for a great number of years on prospective licensed air carriers, on those who apply for additional licence authorities or those who intend to effect a transfer, change of control, merger or amalgamation;

- incorporating into the Air Carrier Regulations restrictions of foreign ownership or control of Canadian air carriers which reflect the committee's position and traditional policy in this connection;
- extending suspension of primary rights on livestock charters until February, 1985 and permitting Canadian origin entity charters to be split, provided that the charters are restricted to the carriage of livestock;
- permitting the advertising and sale of resaleable charter seats prior to Air Transport Committee approval but with a "subject to government approval" notice being given, and reducing information required to be given in public solicitations;
- extending indefinitely the exemption of applicants for Class 7 AAD and APS licences from the burden to prove present and future public convenience and necessity; however, requiring prospective entrants to satisfy the committee that the proposed commercial air service will be financially viable and that the new entrant is financially capable of carrying out the applied-for air service;
- broadening the description of Class 4 to allow for performance of most Class 7 services from any point in Canada. The new description would require Class 7 services to provide something additional to, or different from, Class 4 services

and would limit the right of Class 7 licensees to carry only those persons required to assist in the performance of the specialty service;

- allowing commercial aircraft vendors to demonstrate their aircraft to potential customers and to recover certain direct operating costs from these clients, without holding a valid and subsisting licence for a commercial air service;
- reducing filing deadlines for ABC/ITC and ITC applications from 75 days to 45 days before proposed date of operation;
- allowing Class 1, 2 and 3 air carriers to charter aircraft from other carriers to serve the points on their licence at a toll per unit of traffic when they need extra aircraft because of unusually heavy demand or because of maintenance problems; and
- eliminating existing rules prohibiting public solicitation and sale of Common Purpose Charters, Inclusive Tour Charters, Advance Booking Charters, and Advance Booking Charters (Domestic) transportation by charterers, or tour operators and their agents before approval, by the Air Transport Committee, of such flights or series of flights, provided that potential purchasers of this type of transportation are informed that public offerings are made subject to government approval.

Reports and Studies

In September, 1982, the committee determined the final form of the revised statistical reporting system as it applies to Level I air carriers, and to a lesser extent, some other air carriers. The new reporting

system for Level I carriers will come into full effect Jan. 1, 1984.

During 1982, final versions of certain committee manuals were produced. These are the "Uniform System of Accounts for Commercial Air Carriers," the "Instructions Concerning the Allocation of Revenues and Costs to Routes, Applicable to Level I Carriers" and the "Instructions Concerning the Allocation of Revenues and Costs to Sub-systems, Applicable to Level II Carriers."

"The Canadian Helicopter Industry, 1981," the current year's edition of an annual publication was delayed by the introduction of the revised statistical reporting system but it will be published early in 1983.

A report entitled "The Canadian Level I Air Carriers" covering activities in the years 1980 and 1981 was completed during the year and will be published early in 1983.

Regional Air Carrier Subsidies

Subsidy audits were carried out in accordance with the Regional Air Carrier Policy on the 1981 operations of Québecair and Eastern Provincial Airways Ltd. Subsidies were paid to Québecair in respect of the Québec Lower North Shore services operated by its subsidiary on its behalf, and to Eastern Provincial Airways Ltd. for losses sustained on those routes which were deemed to fulfil the criterion for subsidization by providing essential service to remote areas.

Local Prairie Air Service Subsidy

On behalf of Transport Canada, an audit was done on the Winnipeg-Dauphin-Brandon and Winnipeg-Dauphin-Yorkton-Saskatoon routes operated by Perimeter Airlines (Inland) Ltd., to determine the subsidy payable by the department to the carrier for providing these services.

Fares and Rates

Fuel prices continued to push tolls upward in all areas, especially within Canada. The continued downward value of the Canadian dollar early in 1982 caused international fares from Canada to increase an additional four to eight per cent. The pressures of inflation and high cost of borrowing followed by the government's "6 and 5" price restraints on domestic air fares, plus the general reduction in (in some areas negative) traffic growth presented serious problems to airline managers.

Enforcement

During 1982, the Enforcement Section investigated a total of 401 cases of which 176 were referred to the RCMP for further investigation with a view to prosecution. Of cases tried, court judgements ranged from dismissal to a \$4,800 fine.

The Enforcement Section has become more and more involved in investigations of licensees alleged to be operating outside the conditions of their licence and, in this regard, have provided the committee with evidence which has led to a number of licence suspensions.

Section operational guidelines were compiled and approved. These guidelines now serve to provide uniform guidance and direction for enforcement activities in Canada.

A memorandum of understanding, between the RCMP and the ATC is in the process of formal ratification. This memorandum defines the division of investigative responsibility between the RCMP and the ATC and provides a firm investigative basis for both organizations. A similar memorandum of understanding was ratified Dec. 15, 1982 between the Commission and Transport Canada.

The Enforcement Section was involved in joint training activities with its counterparts in the Canadian Air Transport Association (CATA) wherein members attended or lectured CATA training sessions on three occasions. The section also provided eight formal lectures on investigative procedure and techniques under Part II of the *Aeronautics Act* to eight RCMP training conferences at detachment and division levels across Canada.

Public Hearings

The ATC held public hearings comprising a total of 31 sitting days in 1982, including one which commenced in 1982, but was not completed that year and was to resume in 1983. These hearings were held in Montréal and Hull, Qué.,

Thompson and Churchill, Man., Rankin Inlet, NWT and Fredericton and Edmundston, N.B.

Other Matters

The committee announced it will hold a series of public hearings in the first quarter of 1983 to solicit the views of both licensees and users of helicopter services in Canada on current licensing and regulation procedures.

Pursuant to government policy announced by the Minister of Transport Aug. 6, 1982 concerning increased freedom of operations at Mirabel Airport, the committee took steps towards the authorization of foreign carriers to carry in-transit cargo to and from Mirabel, and to amend a number of Class 8 international scheduled commercial air services licences to authorize the carriage of connecting international passengers between Mirabel Airport and Toronto International Airport in both directions.

Significant Orders and Decisions

- Decision No. 6856, Aug. 13, 1982 followed a hearing held in May of 1982 as a result of a Cabinet decision approving the expenditures of up to \$1 million from Transport Canada's budget over a five-year period for a direct operating subsidy to encourage the establishment of a regular air service at St. Leonard, N.B. The decision granted an application by Québec Aviation Ltée/Québec Aviation Ltd. to add

the points St. Leonard and Fredericton, N.B. to its Class 2 Regular Specific Point commercial air service serving the points Québec City and Gatineau, Qué.

- Decision No. 6869, Aug. 19, 1982 issued after a public hearing in Hull, Qué. in July, adopted as an interim measure, standardized conditions effective Nov. 1, 1982 for domestic scheduled services discounted more than 25 per cent from the lowest applicable unrestricted public fare.

- Decision No. 6885, Sept. 1, 1982 resulted from a hearing held in April, May and June of 1982 to consider applications for services abandoned in 1981 when Lambair Limited declared bankruptcy. The decision granted Calm Air International Limited the major portion of Lambair's unit toll services in Northern Manitoba and the remainder was granted to Ellair Limited. Also, Ontario Central Airlines Limited was granted authority to operate Class 4 Charter operations with Group D aircraft.

- Decision No. 6928, Oct. 1, 1982 did not disallow change of control of Québecair from Les Investissements Lemah Inc., Expeditex Inc., Transport Magny Inc., Société d'Investissement Desjardins, and Corporation Provost Ltée to 1848-7199 Québec Inc. subject to the condition that Québecair and 1848-7199 Québec Inc. comply with the filing, financial and other requirements of the committee as applicable within a period of 180 days from the date of the decision.

- Decision No. 6956, Oct. 8, 1982 resulted from a hearing held in May of 1982, and in respect of the operation of weight Group E aircraft only; the transfer from Eastern Provincial Airways (1963) Limited to Air Maritime Limited was not disallowed under a Class 1 scheduled commercial air service licence in respect of the points Moncton, St. John, Fredericton, N.B.; Halifax, N.S.; Charlottetown, P.E.I. and Magdalen Islands, Qué.; and under a second Class 1 licence, in respect of points Sydney and Halifax, N.S.; and it also did not disallow the transfer of a Class 9-3 International Specific Point commercial air service between Halifax, Sydney and St. Pierre et Miquelon, France. The decision

disallowed the transfer of services under a third Class 1 licence which authorizes operations between Bathurst, Charlo, Moncton, Chatham, Charlottetown and Montréal.

- Decision No. 6998, Oct. 25, 1982 set out the committee's findings with respect to corporate aircraft operations which constitute commercial air services and the appropriate applications which such operators should make to ensure that their operations fall within the lawful limits of the Act and the Air Carrier Regulations. Corporate aircraft operators were invited to review their operations in the light of this decision and, as appropriate, to file applications for the operation of a commercial air service within six months from the date of the decision. A subsequent amendment in early 1982 extended the date for the filing of applications to Dec. 31, 1983.

Paul Langlois, Chairman

R.A. Azzie

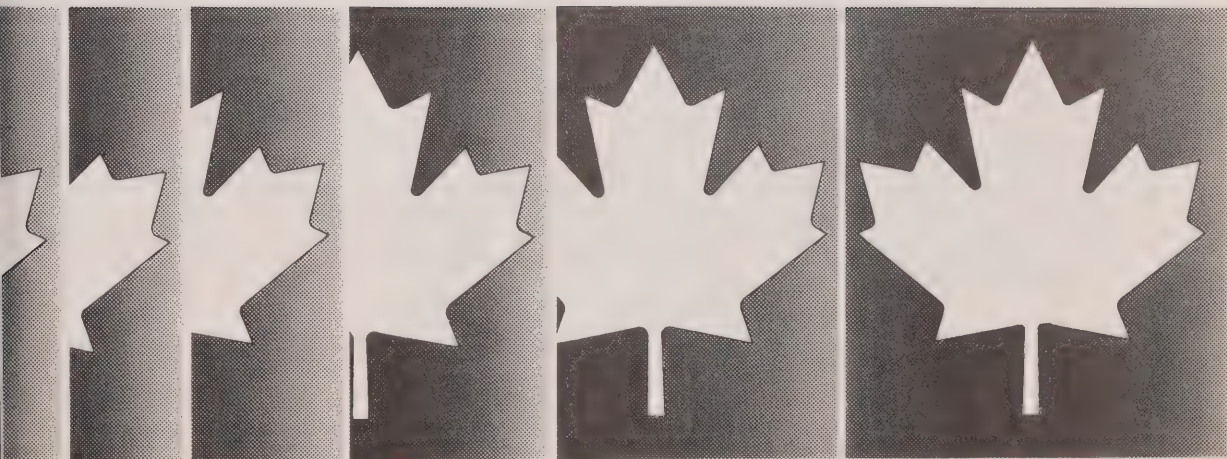
D.H. Jones

J.M. McDonough

Anne-Marie Trahan

J.F. Walter

B.R. Wolfe



Water Transport Committee

The Water Transport Committee (WTC) administers the *Transport Act*, which governs the transport of goods and passengers by ship, from one port to another in Canada, within areas proclaimed by the Governor in Council.

Committee jurisdiction under the Act is two-fold. Its judicial functions include licensing and the approval of tariffs. In considering applications for water transport licences, the committee must determine whether public convenience and necessity require the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another.

The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs and licence applications. (See Appendix T)

Other statutes confer additional responsibilities on the WTC.

The *Pilotage Act*, in force since Feb. 1, 1972, provides for pilotage services in four geographical regions across Canada. A pilotage authority has been created for each region to establish, operate, maintain, and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service.

Each pilotage authority is required by the Act to give public notice in the Canada Gazette of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection. It is upon receipt of such notice that the committee acquires jurisdiction. The proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include the holding of public hearings. The appropriate authority is then governed by the WTC recommendation.

The *St. Lawrence Seaway Authority Act* empowers this authority to establish tariffs of tolls and, where such tariffs are not set by agreement between Canada and the United States, they must be filed with the committee. The tariffs become effective on their date of filing.

The committee is also responsible for administering the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1979, which came into effect April 1, 1979, replacing previous legislation that had expired March 31, 1979. The new legislation exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act* and requires the shipping conferences to file freight tariffs and other documents with the Commission.

Under the *Energy Supplies Emergency Act*, 1979, the Energy Supplies Allocation Board is empowered, among other things, to direct

the Canadian Transport Commission to order that a Canadian ship be used or sailed as required by the Board, and, to authorize a non-Canadian ship to carry any controlled product between points in Canada when no Canadian ship is available to ensure adequate supplies of these products.

The Coasting Trade Exemption Regulations provide for the exemption of certain non-Canadian ships engaged in the coasting trade of Canada from the application of Part XV of the *Canada Shipping Act*. The committee advises the Minister of National Revenue on the availability of suitable Canadian ships when vessels of a foreign country are being considered for engagement in the coasting trade.

Acquisitions

The committee also deals with notices of proposed acquisitions forwarded to the Commission pursuant to Section 27 of the *National Transportation Act*. During 1982, inquiries were made about several proposals that came to the attention of the committee to determine the applicability of the various provisions of the section.

On Jan. 11, 1982, at the direction of the committee in its Decision WTC 16-81, Canadian National Railways Company of Montréal published Notice of its proposed acquisition of additional shareholdings of

Eurocanadian Shipholdings Limited of Bermuda, one of the CAST Group of Companies. The company's appeal of this decision to the Federal Court was dismissed April 23, 1982, and an application by the company to the Supreme Court for Leave to Appeal the judgement of the Federal Court, dismissed June 23, 1982.

A Notice published by the committee Sept. 17 announced that a public hearing would be held in Halifax, Nov. 23 and in Montréal, Nov. 30 for the purpose of considering objections to this acquisition. However, on Sept. 8, the committee had heard CN's explanations on other transactions that the company had recently entered into, involving the assets of Cast Containers Ltd. of Bermuda and its wholly owned subsidiary Task Terminals Ltd. of Montréal, Qué., shares of Task Terminal and various options acquired by CN which could result in the company acquiring 75 per cent of the common shares of Cast Containers. In its Decision WTC 16-82 of Sept. 28, 1982, the committee determined that these were also acquisitions subject to Section 27 of the *National Transportation Act* and required CN to publish a Notice; this was done Oct. 23, 1982.

Objections to these additional acquisitions were received by the committee, along with requests for postponement of the November hearing to enable the committee to hear objections to the various

acquisitions during the same hearing, and to provide the objectors and interveners more time to prepare their submissions. On Nov. 15, the committee acceded to the requests and adjourned the hearing until February and March of 1983.

The second of a two-part hearing into the matter of the acquisition by Canadian Pacific Limited of Montréal of an interest in Dart Containerline Company Limited and an associated St. Lawrence River containerized freight co-ordination service, was held in Halifax in November, 1981. The committee's decision with regard to both proposals was issued March 15, 1982. The committee concluded that, within its frame of reference, there were no grounds before it which demonstrated that these proposed acquisitions would unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest. Accordingly, the committee did not disallow either or both parts of the proposed acquisitions. Appeals of this decision on behalf of the government of the Province of Nova Scotia and the Halifax-Dartmouth Port Commission are presently before the Governor in Council.

In August, 1981, Crowley Maritime Corporation of Seattle, Wash. had served Notice of a proposed acquisition, by transfer to one of its subsidiaries, Crowley Maritime International Inc. of San Francisco, of the shares of Arctic Transportation Ltd. of Calgary acquired in 1980 by Puget Sound Tug and Barge Co., Seattle, another of the corporation's subsidiaries. No objections having been received, the committee closed its file in May, 1982.

In December, 1981, Stad Seaforth Shipping of Norway had served Notice of a proposed acquisition of an interest in Seaforth Fednav Inc. of Halifax, a company jointly owned by Fednav Limited of Montréal and Seaforth Maritime Limited of Great Britain. No objections to this acquisition having been received, the committee closed its file. In May, 1982, the same company served Notice of a proposed acquisition of an additional interest in Seaforth Fednav Inc. and again, no objections having been received, the committee closed its file.

Atlantic Freight Lines Inc. of St. John's, Nfld. served Notice in June, 1982 of a proposed acquisition of an interest in a company to be incorporated under the laws of Canada and called Atlantic Container Express Lines Inc. of St. John's, Nfld. No objections having been received, the committee closed its file.

In November, Canada Steamship Lines of Montréal, Qué. served Notice of its intention to acquire an interest, by share purchase, of Atlantic Freight Lines Inc., of St. John's, Nfld. The committee caused Public Notice to be given of this proposed acquisition and the closing date for receipt of objections is Jan. 7, 1983.

Merchant Shipping Branch

Pilotage Authorities

All four Pilotage Authorities published proposed tariffs in Part I of the Canada Gazette, in 1982.

The Atlantic Pilotage Authority published proposed amendments Feb. 13, June 5 and Sept. 10, 1982 and, as no objections were filed with the Commission pursuant to Section 23 of the *Pilotage Act*, the tariffs became effective April 23 and Oct. 28, 1982.

The Great Lakes Pilotage Authority Ltd. published a proposed amendment Jan. 30, 1982. No objections were received by the Commission and the tariff became effective March 22, 1982.

The Laurentian Pilotage Authority filed one proposed tariff amendment Sept. 4, 1982 and, no objections having been filed, the tariff became effective Oct. 22, 1982.

The Pacific Pilotage Authority published a proposed tariff amendment for both the Coastal Pilotage area and the Fraser River area March 13, 1982. No objections were received and the respective tariffs became effective on May 7, 1982.

Shipping Conferences Exemption Act, 1979

The Water Transport Committee administers this Act which exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act*, subject to prescribed obligations placed on member lines. The legislation has been in force since April 1, 1979 and will expire March 31, 1984 unless extended by proclamation for a period of not more than five years. A federal government interdepartmental committee has been established to review and report on the effectiveness of the current Act. As part of this review the committee, which is represented on the interdepartmental committee, conducted public hearings in June, in five cities across Canada, to inquire into the practices of shipping conferences and the operation and administration of the Act. It also invited written submissions from those not wishing to attend the hearings. The committee's findings were reported to the Minister of Transport at the end of the year.

A meeting with the Canadian Shippers' Council, the "Shipper Group" designated by the Minister of Transport pursuant to Section 15(2) of the Act to represent shippers' interests, was held in February, 1982, to receive a report on the effectiveness of the provision which requires outbound shipping conferences to meet with the council.

The council expressed continuing concern with bunker surcharges assessed by conferences and, in June, 1982, the committee was requested to use its good offices to secure the necessary information to

justify the levels of bunker surcharges assessed by the Eastern Canada/Australia - New Zealand Conference. Through mediation by committee staff, the matter was resolved to the mutual satisfaction of all parties.

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Québec Métropolitain and La Fédération de l'UPA du Saguenay - Lac St-Jean submitted a complaint pursuant to Section 23 of the *National Transportation Act*, in December about the intention of certain conferences to add arbitrary charges to the rates for services using Québec City as a base port. At year's end, the committee was considering the application for relief and the conferences' response thereto.

Shipping Conferences

As of Dec. 31, 1982 the Commission had on file documents of 48 shipping conferences whose member lines provided service at Canadian ports, a net increase of three from Dec. 31, 1981. (See Appendix W)

These 48 conferences represent 79 lines providing 305 services at North American ports; 53 of the lines offered 223 services at Canadian ports.

In addition the Commission has on file two space charter agreements and a co-ordinated service agreement representing 12 lines as well as four line consolidation agreements.

St. Lawrence Seaway Authority

As required by Section 20 of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, the St. Lawrence Seaway Authority filed an amendment to the St. Lawrence Seaway tariff of charges for Crane Service, that became effective May 1, 1982.

Coasting Trade and Commercial Marine Activities

The committee, in accordance with its responsibility under the Coasting Trade Exemption Regulations continued to review applications made to the Minister of National Revenue for waivers under Part XV of the *Canada Shipping Act*.

During the year, 112 such applications were received 72 being recommended for temporary entry, eight for denial, and nine were withdrawn. Twenty-two of these were for vessels or activities not addressed to in the regulations and which were referred to the Advisory Committee on the Availability of Certain Canadian-flag vessels, chaired by the WTC representative, before Revenue Canada was advised on the suitability and availability of Canadian equipment. (See Appendix U)

The committee was represented at five meetings of the Interdepartmental Remission Committee held during the year.

Committee staff continued to play an active role with Transport Canada in the development of a new Coasting Trade Policy.

Water Transport Services

Twelve carriers submitted applications for water transport licences in 1982: three to provide service on the Great Lakes, and nine for services in the Mackenzie River region two of which included service to the Canadian Western Arctic. One Great Lakes licence application was withdrawn, and licensing authority was granted to the other applicants, McKeil Work Boats Ltd. and A.B. MacLean Ltd. (See Appendix V)

Licensing authority was granted to seven Mackenzie River applicants which included those seeking authority to serve the Canadian Western Arctic. Two other applicants, Len Cardinal Transport Limited and David Storr, were granted operating authority under interim ex parte orders, but both applications were subsequently dismissed for the reasons given in committee Decisions WTC 15-82 and WTC 14-82.

International Maritime Transport Branch

The branch continued its analysis of the major international factors that affect maritime economic and regulatory policy. It also studied

their potential effect on the mainly foreign-flag shipping serving the Canadian export and import trades. In this respect the branch now directly serves both the International Transport Policy Committee and the Water Transport Committee. Both committees are advised on the economic impact on Canada of international maritime agreements. Positions taken by the committees on general economic or regulatory policy issues are then presented by the branch when Canadian governmental positions are formulated or international agreements negotiated.

Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)

The branch again represented the Commission as a member of the Canadian delegation to multilateral negotiations at the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) and contributed to Canada's role in the formulation of a general maritime policy covering the shipping relationships between OECD countries, including Canada's major trading partners, and suppliers of shipping tonnage for exports and imports.

If formally accepted, certain negotiated agreements known as Phase IV of the OECD program will serve as a guideline for the national maritime policies of OECD countries. The Commission continued to initiate and contribute to studies intended to determine if acceptance of these agreements will provide an economic benefit to Canada.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

At the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), the branch participated as the Commission representative on the Canadian delegation to a number of conferences related principally to the work of the Committee on Shipping. These conferences included two sessions of the Inter-governmental Preparatory Group (IPG) on Conditions for Registration of Ships. During the sessions, the developing countries continued their efforts to identify and establish an economic link between ship and flag, leading to an eventual phase-out of open registry (flag of convenience) shipping, an issue of considerable importance to Canada. A diplomatic conference is scheduled for 1983 to consider the adoption of an international agreement based on a set of principles prepared by the IPG, concerning the conditions upon which vessels should be accepted on national shipping registers.

Another issue under study by UNCTAD is the elimination of alleged barriers to entry by ships of developing country registry into the bulk cargo trade. Attention is now being focused upon the carriage of hydrocarbons. Both of these issues affect the stability of market supply and demand for shipping tonnage and are of vital economic concern to Canada whose export bulk trades are carried in large percentage (25 per cent approx.) by ships of so-called open registry.

The branch contributed Commission viewpoints to the Canadian position that would guard national interests while meeting the legitimate aspirations of the developing countries to participate in world shipping, serving their own economies. The main hurdle in this area is the seemingly inevitable increase in the level of foreign governmental regulation of shipping. Following its earlier initiative at UNCTAD, the branch continued to express Commission interests in a Canadian position on marine insurance and to assist in the formulation of international standard clauses for voluntary adoption by the parties in the marine insurance policy. Close liaison and consultation were maintained not only with underwriters, brokers, and consumers, but also with an interdepartmental committee considering this and related matters. A leading role is being exercised by the branch as part of the Canadian delegation which has encouraged international support for the "named perils" approach currently used in the Canadian industry. During 1982, work progressed on marine cargo insurance studies, with close attention being paid to the newly revised Lloyd's policy form in which a "plain language" style is adopted.

European Economic Community (EEC)

The branch continued to monitor the development, by the countries of the European Economic Community (EEC), of a common maritime policy. It also participated in the Canadian examination of the application to shipping of the community's competition rules that regulate market sharing, and the

activities of commercial ocean liner shipping interests supplying the major part of Canada's requirement.

Multimodal and Maritime Economics Branch

The branch directly serves both the Water Transport Committee (WTC) and the International Transport Policy Committee (ITPC).

The branch carried out analyses and assessment of economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means within, into and out of Canada. It participated as the Commission representative in the ongoing interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers and facilitation of transport documentation. The branch also participates as the Commission representative in the formulation of Canadian positions and negotiations at international meetings on matters having economic or regulatory impact on multimodal transport and containerization.

It continued to provide shipping information, economic analyses and advice in support of the regulatory activities and advisory function of the WTC and the ITPC. It also assisted other branches of

the Commission and other federal government departments and agencies by the provision of shipping expertise, data and analyses on a variety of matters related to maritime transport.

During the year, the Financial Adviser to the committee was transferred to the branch to augment its capacity to provide analysis and advice to the committees.

The branch continued to maintain and improve the maritime cargo origin and destination data base which contains statistical information on the activities of all vessels engaged in domestic and international transportation of goods by water. This computerized data bank, which is based mainly on Statistics Canada information, provides the basis from which research studies and statistical and

economic analyses are produced in support of the various activities of the WTC and the ITPC.

In addition, the branch maintained a subsidiary computerized data base containing up-to-date information on approximately 2,900 Canadian registered ships of 100 Gross Registered Tons and over, and about 950 shipowners/operators all linked to their areas of service. This information is updated weekly and used extensively by the Water Transport Committee, the Research Branch and other federal government departments. The branch also compiled and issued the Committee's Canadian Merchant Fleet Lists, an annual publication on Canadian registered ships.

In both data banks, the information dealt with commercial activities in the Mackenzie River area, the Great Lakes and St. Lawrence River areas, and transborder, coasting and international trades.

Among the specific maritime matters on which the Multimodal and Maritime Economics Branch provided advice and analysis were the investigation of the proposal by Canadian Pacific Limited to acquire a one-third shareholding interest in Dart Containerline, the committee's inquiry in June into the *Shipping Conferences Exemption Act*, and a request by the Minister of Transport for an inquiry under Section 22(6) of the *National Transportation Act* into multimodal pricing. The inquiry arose out of a complaint by certain freight forwarders about the pricing practices of shipping lines offering through rates from the Far East to Central Canada.

Gérald Drainville, Chairman

J.-L. Bourret

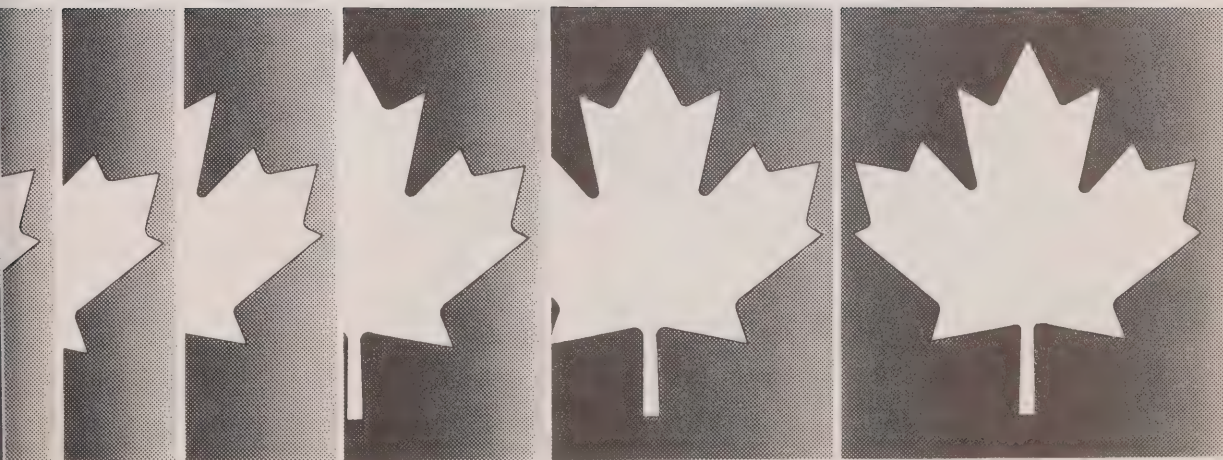
D.H. Jones

J.M. McDonough

R.J. Orange

J.F. Walter

B.R. Wolfe



The committee is primarily engaged in processing and ruling on applications from motor vehicle carriers for the transport of goods on Sundays as authorized by the *Lord's Day Act*. It also administers Section 27 of the *National Transportation Act* as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other transport undertaking that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the *National Transportation Act* establishes direct federal regulation of extra-provincial commercial motor transport. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect, except for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order-in-Council, came under the jurisdiction of the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) in August, 1976.

In addition, the MVTC is responsible for the administration of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Under this Act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic provinces region. Common carrier truckers are included in this designation.

Lord's Day Act

The Commission is empowered under Section 11(x) of the *Lord's Day Act* to permit the transportation of goods on Sunday. In reaching a decision, the Commission is required to have regard for the object of the Act, that Sunday be a day of rest whenever possible, and also for the prevention of undue delay in the delivery of goods.

In 1982, the committee granted 43 permanent authorities and 207 temporary authorities on Lord's Day applications by for-hire and private truckers.

Acquisitions

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest. In 1982, the committee received 19 notices for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 17 of those cases because no objections were received. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition." The other two applications were being processed at year's end.

Hearings

The Motor Vehicle Transport Committee held 18 public hearings compared to 38 the previous year. Seventeen dealt with applications for transportation on the Lord's Day and one was called to hear objections to the filing of special local passenger tariff 4-7 by CN

concerning its Roadcruiser bus service in Newfoundland.

The number of public hearings dropped sharply as a result of a new policy adopted by the committee, in May of 1981, whereby most applications for permanent authority to transport on the Lord's Day are dealt with by the committee through file hearings based on the information supplied in the application. Applications excepted are those of an unusually complex nature for which public hearings will continue to be held.

As a result of the new policy, 19 applications for Lord's Day authorities were granted by the committee through file hearings, resulting in substantial savings for the committee, the applicants and interveners in the cost of travel, newspaper advertisements, legal fees and other administrative functions.

Roadcruiser

In February, 1982, the committee held public hearings in Newfoundland into the financial position of the TerraTransport Roadcruiser bus service. The inquiry followed protests by the government of Newfoundland and the Newfoundland and Labrador Federation of Municipalities against Roadcruiser's new passenger tariff (4-7) which had gone into effect on Oct. 1, 1981, resulting in a eight and one half per cent fare increase. The committee determined that the rate increase was necessary to enable the service to cover its operating

expenses and eventually earn a positive rate of return.

In March, 1982 TerraTransport's Roadcruiser service filed a new tariff (4-8) for a nine per cent fare increase to come into effect April 30. The government of Newfoundland and the Newfoundland and Labrador Federation of Municipalities filed an application for the suspension or postponement of the tariff.

After due consideration of the material filed by Roadcruiser and the objectors, the committee issued its decision not to postpone the effective date of the tariff.

Transportation of the Disabled

A decision of the Motor Vehicle Transport Committee in December, 1981 called for the implementation of several recommendations designed to provide better Roadcruiser bus transportation facilities for the disabled in Newfoundland. (The Roadcruiser is the only motor vehicle undertaking that comes under direct federal regulatory control.)

The recommendations included: 1) the establishment of an Advisory Committee for the transportation of the handicapped in that province; 2) suggestions for improvements to the present service in order to make buses and depots more accessible to the disabled and 3) the implementation of a three-year experimental program calling for

the operation of four specially-equipped buses to serve the disabled across the province.

In March, 1982, the MVTC established an Advisory Committee comprising representatives of the CTC, Transport Canada, Roadcruiser bus service and representatives of the disabled in Newfoundland. The committee is chaired by the Executive Director of the MVTC. The organizations represented are: the Canadian National Institute for the Blind; the Consumers' Organization of the Disabled People of Newfoundland and Labrador; the Newfoundland Association for the Deaf; The Hub and the Labrador and Newfoundland Organization for the Aged.

Thanks to the excellent collaboration and suggestions initiated by the representatives of the disabled, many recommendations for the improvement of existing bus services were being implemented at year's end and will continue until this phase of the program is completed.

The committee has not yet proceeded with the implementation of the experimental program, including the purchase of four new vehicles, pending word from the Federal Government regarding the funding of this project estimated to cost approximately \$1,000,000.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces region. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime*

Freight Rates Act (MFRA), which provides payment on railway freight shipments in the same area.

Payments certified for truckers under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* during 1982 amounted to \$45.8 million as compared to \$42.1 million in 1981. (See Appendix X)

The committee launched inquiries into the applications of three trucking companies which were seeking subsidies for the transportation of goods within the Atlantic provinces. One of these applications was denied, and the two others were under review at year's end.

Another transporter who had received subsidy payments for the transportation of goods that were deemed by the committee to be ineligible for subsidy was ordered to reimburse those payments.

CN and CP Limited were ordered to reimburse substantial subsidy payments the two companies had received in respect of the movements of peat moss to border points in the Atlantic provinces for subsequent export to the United States.

The committee order was appealed to the Review Committee of the Commission which heard the case at a public hearing Dec. 15. No decision had been rendered at year's end.

J.M. McDonough, Chairman

J.T. Gray

Yves Dubé

M.D. Armstrong

Gérald Drainville

D.H. Jones

Paul Langlois

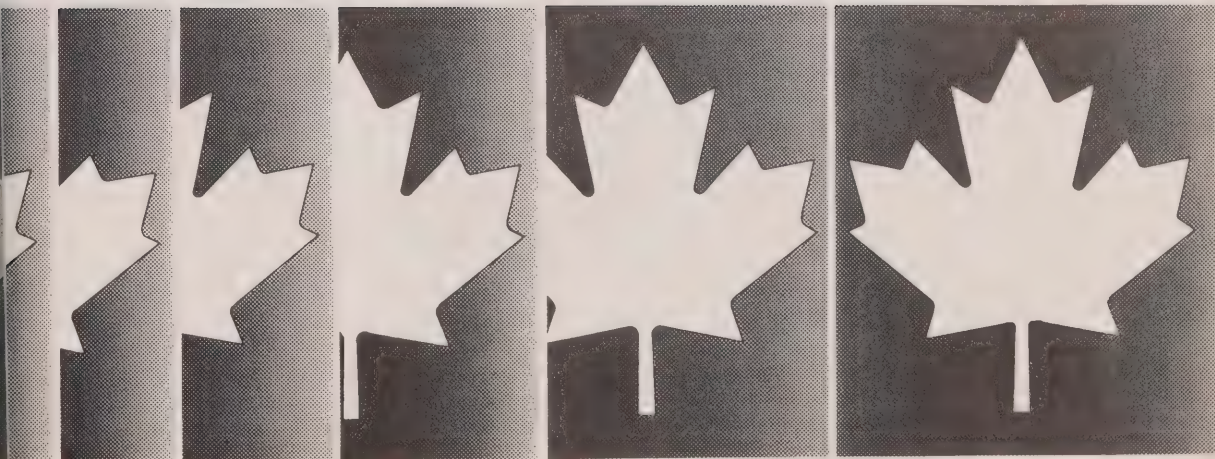
J.A.D. Magee

Alternates:

R.A. Azzie

J.F. Walter

Anne-Marie Trahan



Although it has no direct regulatory function, the International Transport Policy Committee (ITPC) advises the Commission on the development of any regulation or regulatory policy affecting transport between Canada and other countries.

International Transport

It is concerned, in particular, with the economic and legal aspects of international transport issues and with the reconciliation of Canadian interests in the domestic and international fields.

The committee represents the Commission at international and intergovernmental organizations and conferences concerned with transport matters affecting regulatory action, and contributes to the interdepartmental formulation of Canadian policies. Its representatives participate in the negotiation of international transport agreements, analyze and report on their probable economic and legal effects, and propose or recommend appropriate measures of implementation. In so doing, the committee consults, when necessary, with concerned Canadian agencies, both public and private.

The committee has three branches, one attached to the Air Transport Committee and two to the Water Transport Committee.

International Air Transport Branch

The responsibilities of this branch are to ensure that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multilateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to maximize the economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

International Maritime Transport Branch

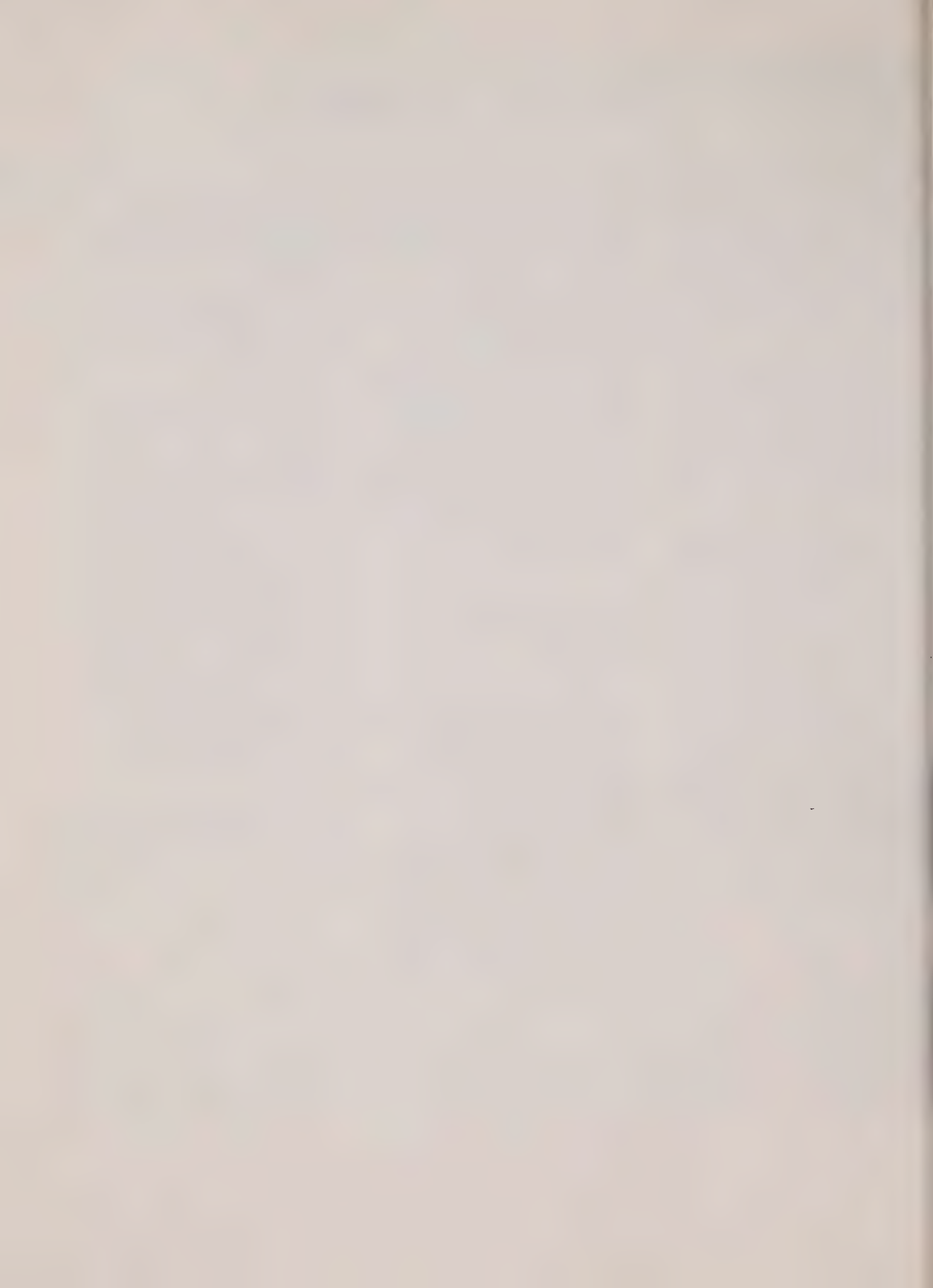
The branch provides a continuous analysis of the major factors at the international level affecting maritime economic policy and their impact upon shipping, mostly foreign flag, serving the import and export trades of Canada. Positions taken by the committee on economic regulatory policy are presented by the branch during formulation of Canadian governmental positions and international multilateral negotiations. Reports on the economic benefits to Canada of international maritime agreements are made to the committee and others as required.

Multimodal and Maritime Economics Branch

This branch directly serves both the International Transport Policy Committee and the Water Transport Committee.

On behalf of the International Transport Policy Committee, the branch carried out analyses and assessment of economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means into and out of Canada. It participated as the Commission representative in the ongoing interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers and facilitation of transport documentation. As Commission representative on Canadian delegations, it contributed to the formulation of Canadian positions and negotiations at international meetings on matters having economic or regulatory impact on multimodal transport and containerization.

A further description of the branch's activities is found under the report of the Water Transport Committee.

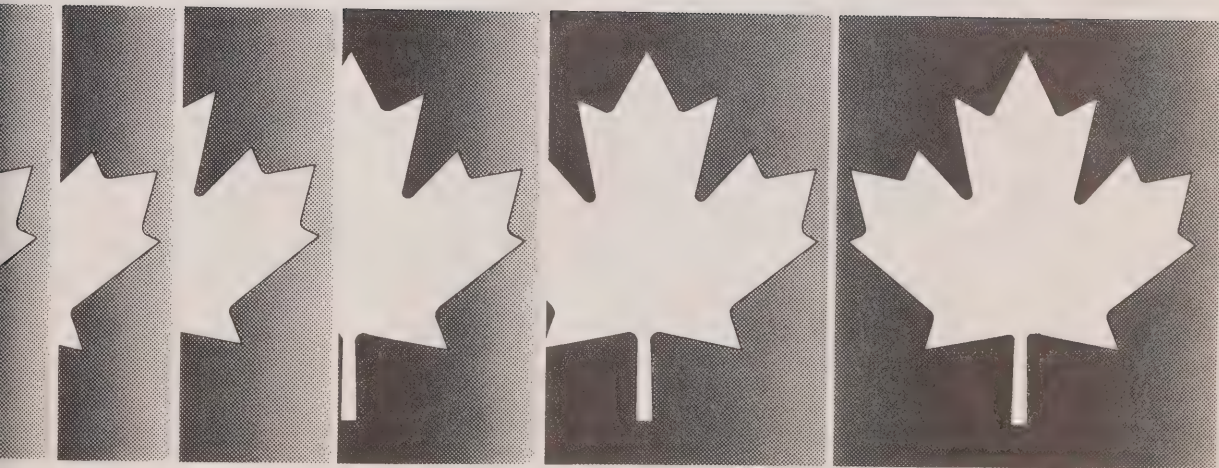


D.H. Jones, Chairman

J.M. McDonough

R.J. Orange

B.R. Wolfe



Most Canadian resource products can be transported by pipeline. Pipelines for the transmission of commodities, other than crude oil and natural gas, are referred to as "commodity pipelines," and the Commodity Pipeline Transport Committee (CPTC) is responsible for the regulation of such pipelines, if they cross provincial, international or territorial borders.

The CPTC draws its authority from Part II of the *National Transportation Act* (NTA) which was proclaimed Feb. 1, 1972 by the Governor in Council. Since its formation, the CPTC has operated with these powers and under the provisions of Section 24(1) of the NTA.

If a particular commodity pipeline also transports crude oil or natural gas, it is referred to as a "combined pipeline" and the CPTC may share its jurisdiction with the National Energy Board with respect to that pipeline.

The CPTC conducts its business mainly through the medium of public hearings. Its principal function is to deal with: a) applications by commodity pipeline companies for a certificate of public convenience and necessity to construct and operate such systems; b) the acquisition or abandonment of commodity pipelines; c) the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs and d) the resolution of disputes and public interest matters related thereto. In

addition, the CPTC makes standards, procedures, rules and regulations, under the provisions of the NTA, to facilitate the smooth and efficient conduct of its duties.

The CPTC also acts as an advisory and information source to other federal and provincial government departments and agencies, to industry and to the public, regarding the development, operations and statistics related to commodity pipelines.

Commodity Pipelines

There are many types of commodity pipelines. Generally speaking, they are pipelines for the transportation of commercial solid, liquid and/or gaseous commodities, other than for the transmission solely of "oil" or "gas" (as defined by the *National Energy Board Act*). They can range from short, small diameter, pipelines across the Canada/U.S. border to large billion dollar-plus complex systems to move millions of tons of materials.

A pipeline designed to transport solid material is usually referred to as a "slurry" pipeline. For instance, finely ground coal mixed with water forms a slurry which can be pumped over long distances. This type of commodity pipeline is more than just a pipeline; it includes all those plants and facilities necessary to permit the transmission of commodities through the pipe. Such plants and facilities could be large and complex as they may be required, for instance, to alter the physical and/or chemical characteristics of the commodity from those acceptable for railway transportation. Solids and liquids may

have to be mixed for transportation and separated afterwards. Sizeable environmental protection facilities may be necessary to clean up water effluents, as well.

Commodity pipelines also transport what some may view as being exotic materials such as anhydrous ammonia, methanol or liquid carbon dioxide. These types of gases or liquids require special treatment compared to the conventional oil or gas pipelines. Different types of liquids can be pipelined in batches with each other. As well, liquids and gases can be moved together through these types of pipelines.

Pipelines for the transmission of relatively common materials such as potable water, steam, and waste products also fall into the category of commodity pipelines.

Commodity pipelines employ well-known technological principles. Nevertheless, the theoretically large number of solids, liquid and gaseous commodity types and mixtures that can be transported and the characteristics of the associated preparation and reconstitution plants, usually renders design, operational and environmental considerations much more complex than with conventional oil or natural gas systems. As well, for most commodity pipelines to be economical, large long-term and secure traffic volumes to be transported

over long distances are essential, unless special circumstances prevail. These characteristics, the need to commit huge capital investments in a commodity pipeline plant, and the potential competition posed by commodity pipelines for capturing traditional and developing bulk railway freight traffic, present a difficult and unique regulatory regime of wide scope.

Long-distance commodity pipelines are already operating in other countries where they have proven to be technically and economically feasible. Commodity pipeline technology in Canada is currently limited to short-distance applications, mostly between mining or primary manufacturing plants. Indications are, however, that a significant role will be played by long-distance commodity pipelines in Canada. Major developments have been forecast for the next 10 to 15 years.

Slurry Pipelines

Since the early 1900's, many short-distance slurry pipelines have operated in association with the local transfer of minerals and waste products at mining sites. The technological feasibility of commercial application of the concept over long distances (e.g. over 80 km) has been given serious consideration by industry and governments since the 1950's.

Emphasis in the 1960's and early 1970's, centered on the technical and economic feasibility of pipelining coal, iron ore, sulphur, potash, metallic concentrates, wood chips and other resource materials in water-based slurries. During the mid-to-late 1970's, greater concern was given to the possibility of employing non-aqueous carrier fluids, such as crude oil and including methanol and liquid carbon dioxide for obvious economic reasons.

Experience has shown that, for a specific slurry pipeline to be feasible as a mode of transport, the solid commodity throughput volume must be in the order of five to 10 million tons or greater, brought "on-stream" quickly, and secured by long-term contracts. Experience also has shown that the carrier liquid (whether water or other fluid) must be available in sufficient and compatible supply for the life of the pipeline. For these and other more specific reasons, a very stringent set of special circumstances must be present to permit large-scale commercial application.

The correct combination of these circumstances have been found at a variety of locations around the world - mainly in association with the production and marketing of coal and iron ore concentrates. Through the construction and successful operation of long-distance slurry pipelines in these circumstances, the technology has been proven and the long-term economic advantages of pipelining commodities has been demonstrated. Most of the existing slurry pipelines have been constructed between points where there were no other existing transportation facilities. In recent years, however,

the economic attractiveness of new long-distance slurry pipelines, compared to existing railway operations, has improved. Indeed, such systems potentially pose a competitive alternative to traditional methods of bulk resource transportation and, from a national transportation policy point of view, that competition would be healthy.

Although there are no long-distance slurry systems in Canada, many potential projects have been studied by industry and government. In the past, serious efforts have been made on pipeline projects to move: thermal coal from Alberta and British Columbia to Thunder Bay for trans-shipment to other Ontario points, and metallurgical coal to Vancouver for the Japanese markets; sulphur from Alberta to Pacific Coast ports for export; potash from Saskatchewan to the United States; iron ore from the Labrador Trough area to St. Lawrence ports; and numerous other resources in a variety of locations from coast to coast. More recently, effort has turned to evaluating the potential of slurry pipelines to move newly forecasted tonnages of thermal coals from Alberta and British Columbia to Pacific Coast ports for overseas markets, and methanol, as well as water, has been considered for the carrier liquid in these projects. These latter types of slurry pipelines currently present the greatest promise of materializing in the near future in Canada.

Other Commodity Pipelines

Commodity pipelines that could fall under CPTC jurisdiction are not just restricted to the slurry or solid-liquid mixture variety. Pipelines to transport any liquid that is neither oil nor gas can also be regulated by the Commission. An example is the past proposed Alberta Ammonia Ltd. pipeline to transport anhydrous ammonia from Alberta to the United States, which involved the formulation of CPTC Order 1974-P-1 (information required of an applicant for a certificate of public convenience and necessity). Although these types of "single phase" commodity pipelines have not been considered in the past to be the most prominent systems under CPTC jurisdiction, recent developments in the petrochemical industry indicate that such systems may be numerous in the future.

CPTC Past Involvement

The Commission initiated and funded part of a national research and development effort on the technological aspects of commodity pipelines. CTC staff have also studied the economics of a large number of potential commodity pipelines over the years and have monitored developments in Canada and abroad. In particular, the CPTC has attempted to maintain itself in a state of readiness to deal quickly with certificate applications by being aware of technological and economic implications, and by holding discussions with numerous Canadian and U.S. commodity

pipeline proponents on all aspects of the development. Preliminary information schedules have been prepared to assist applicants for a certificate of public convenience and necessity. In this regard, the CTC and CPTC have restricted their effort to subject matter and at a level of detail commensurate with priorities based on the potential for particular systems to be constructed. Prior to 1982, priorities and potential have not warranted the establishment of a permanent CPTC staff organization.

CPTC Current Activities

This year has been significant to the Commodity Pipeline Transport Committee for a number of reasons. The first application for a certificate of public convenience and necessity was received and processed. This involved the certification, following a public hearing, of eight process lines and one high pressure superheated steam line owned by Fraser Inc. of Edmundston, N.B. It was also the first year that full-time staff was assigned to the CPTC with a formal work program.

The thrust of the work program was in four areas: a) development of a staffing plan, so as to expedite future major long-distance pipeline applications; b) improvement of public understanding and awareness of commodity pipeline regulation; c) preparation of a committee handbook on all aspects of CPTC jurisdiction and d) assessment of existing and potential commodity pipeline activity and regulatory requirements.

Regulatory activity centered on processing the aforementioned Fraser Inc. application and in

planning for the certification of several other similar short-distance pipelines that are currently operating without the necessary approvals. As well, the CPTC fielded a large number of information requests by industry, federal and provincial government departments and agencies with respect to its jurisdiction and regulatory approaches.

An information pamphlet entitled "Commodity Pipeline Regulation" was prepared and will be distributed in early 1983. It will form not only a means to convey the CPTC role to the public, but will also serve to obtain "feed-back" from interested parties through an associated questionnaire.

The development of a committee handbook has progressed significantly with chapters dealing with legal and staff mandate, technical descriptions and certification criteria completed in draft form. Chapters dealing with rate regulation engineering and accounting standards are under way. This handbook will likely serve as a basis for further consultation with interested parties towards the development of comprehensive regulatory guidelines and information to assist applicants and interveners.

It is expected that two or three applications for short-distance commodity pipelines will be received in 1983. Plans to expedite them are in place.

J.T. Gray, Chairman

M.D. Armstrong

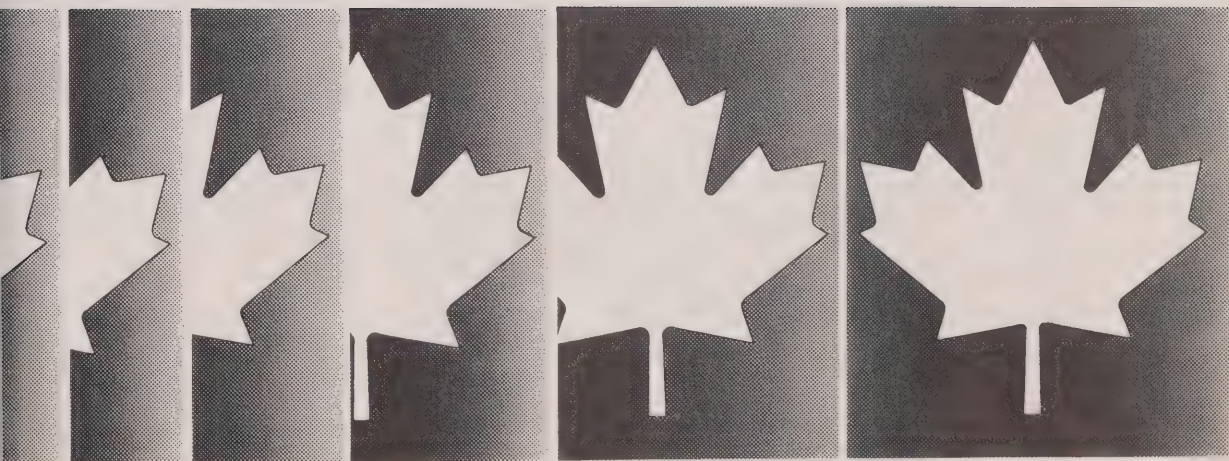
Gérald Drainville

D.H. Jones

Paul Langlois

J.A.D. Magee

Yves Dubé (ad hoc)



Under Section 63 of the *National Transportation Act* the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may rehear any application before deciding it."

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions; but when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport on appeal from a decision or order directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The committee is usually comprised of the other committee chairmen with the Commission Vice-President as Chairman. However, a committee member will refrain from sitting in review of a decision or order in which he/she had earlier participated.

Review Process

Unless a public hearing has been ruled necessary, the committee considers only written pleadings in respect of applications for review. Submission of an application to the committee must be made within 30 days of receipt of the order or decision on which a review is sought. Copies must be served on all parties to the original application and interventions in favour of

or against the application must be made within 30 days of receipt. Upon receipt of an intervention, the applicant has 10 days in which to reply. These periods of time may be varied if circumstances warrant it. Only when all pleadings have been completed, will the committee consider the matter.

In the course of its consideration of an application, the committee first determines if the order or decision is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee's findings in issuing its order or decision. The committee will also review an order or decision if it is shown that a modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it breached the rules of natural justice, or that an important matter of principle is at stake.

Once a *prima facie* case for review has been acknowledged, the committee may deal with the matter itself or refer it back to the modal committee. In general, the Review Committee will refer a matter back to a modal committee only when new and relevant evidence has been produced.

Applications

During 1982, 87 applications for review were filed with the committee; in addition 22 applications were carried over from the previous year for a total of 109 applications. Of these, 49 were denied, there being no grounds justifying a review; 26 resulted in the matter being declared reviewable; four

applicants withdrew their application. Thirty had not been considered by year-end, the pleadings not being complete or the committee still studying the matter. (See Appendix Y)

Of the 26 cases in which a review took place, eight resulted in a modification or rescission of the original order or decision, one application was superseded by Orders-in-Council P.C. 1982-2576 and 2577 in the matter of the STOL service between Montréal, Ottawa and Toronto; and two cases resulted in a re-affirmation of the original decision. At year-end, 13 applications referred to the modal committees to conduct the review had not yet been decided and the Review Committee had not rendered its final decision in two other cases.

The four applications for review still under consideration by the appropriate modal committee at the end of 1981, all resulted in the re-affirmation of the original decision. The matter on which the committee stayed its decision in 1981 pending further action on the part of the modal committee was still under consideration at year-end. Finally the application referred to the modal committee in 1980, for which a decision has not been rendered in 1981, resulted in a re-affirmation of the original decision. (See Appendix Z)

The committee held one public hearing in 1982. (See Appendix AA)

A party who is dissatisfied with a Commission order or decision may decide to use other avenues of appeal. He may appeal to the Federal Court of Canada, to the Governor in Council, and in some instances to the Minister of Transport.

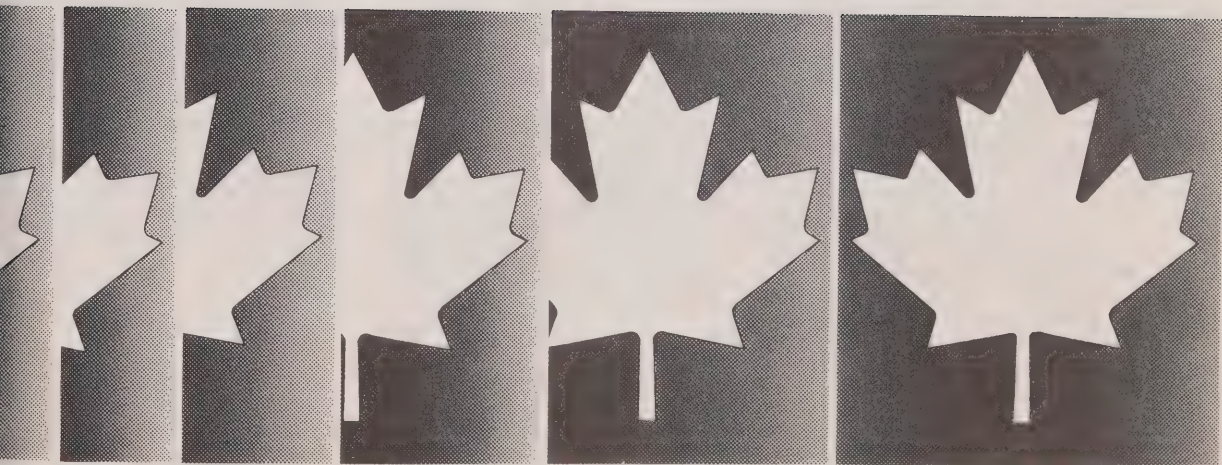
Appeal to the Minister

The Minister of Transport delivered 19 judgements during 1982 on appeal from a decision or order of the Commission. Of the 19 appeals, 12 were dismissed, four resulted in a modification of the original decision.

Of the three cases referred back to the Commission for review, one resulted in a modification of the original decision. By year-end, the Commission had not yet disposed of two cases referred to it by the Minister. (See Appendix BB)

Of the two cases referred back to the Commission by the Minister in 1981 and still pending at the end of that year, one resulted in a re-affirmation of the original decision and the other in a modification of the original decision.

Yves Dubé, Vice-President (Research)



The Research Branch provides research support to the Commission and its committees, responds to requests from Transport Canada, and carries out relevant anticipatory studies, all as required under the various provisions of the *National Transportation Act*.

Focus in 1982

During the past year, staff of the branch were involved in a number of areas of concern to the Commission, some of which consisted of the continuation of projects initiated during the previous year. Staff of the branch were active in assisting the Commission's Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped, established in 1980 under the chairmanship of the Vice-President (Research). At the request of the Air Transport Committee, an investigation was undertaken into the development of administrative procedures to facilitate air travel by the disabled whenever the need for an accompanying attendant was required. Work was also done on problems encountered by obese air travellers with regard to their requirement for space greater than that usually available on an economy-aircraft seat. Staff of the branch also participated in interdepartmental meetings dealing with such matters as the development of a federal policy on transportation of disabled persons.

The branch has continued working on a number of research projects into matters of broad concern to both the Commission and Transport Canada. Major research areas included a study of the relationship between airline-pricing policy and financial performance, an examination of the impact of transport subsidies in Canada and a review of their history, an ongoing program directed at developing an understanding of the economic and commercial factors involved in international shipping, a study of railway capacity through the Rocky Mountains and access to the ports of Vancouver and Thunder Bay, and studies of the relationship between transport and the agricultural sector of the economy.

Other activities included continuing work related to a proposed international convention on multimodal transport, a market survey of air travellers in relation to a review of domestic low-priced air fares, a review of local-service air carriers and air service to remote regions, organization of a national seminar, jointly with Transport Canada, on the UNCTAD Code of Conduct for Liner Conferences relating to international shipping, participation in a number of committees dealing with transport statistics, and support of the Energy Supplies Allocation Board. In addition, the Research Branch provided expert in-house consultants at public hearings relating to such issues as pricing of discount-air fares by domestic air carriers.

It has always been the Commission's policy to make as much of its research work as possible available

to the general public. During 1982, the Research Branch made 13 publications widely available, including the proceedings of the seminar on the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) Code of Conduct for Liner Conferences. A new issue of the Transport Review will be forthcoming in 1983. (See Appendix CC)

The branch, which is divided into four sections, is headed by an Executive Director who reports to the Vice-President (Research). Freight Studies Section deals with movements of bulk commodities and agricultural products, primarily by rail and commodity pipelines. Passenger and Aviation Economics Section specializes in airline research projects, international air transport, and passenger transport by other modes. Transport Industries Analysis Section concentrates on marine economics, shipping issues, multimodal transport and trucking. Finally, Economic and Social Research Section undertakes projects requiring professional expertise in economics, statistics and sociology, and acts as a resource group in these areas.

The Research Co-ordination Committee meets periodically to advise on research carried out within the Commission, including the work carried out by the Research Branch. Chaired by the Vice-President (Research), the committee consists of the Vice-President of the Commission and the chairmen of the five modal committees.

Air Transport

In 1981, the Research Branch, in co-operation with the Air Transport Committee, initiated a comprehensive study of pricing policy and its relationship to the financial performance of the major air carriers. This study was motivated by continuing increases in the costs of inputs used by the Canadian airline industry and consequent requests by airlines for revisions in their tariffs. During 1982, work was completed or well underway on the four major components of the study: (a) methodology to determine the cost of capital; (b) the effects of inflation on carrier earnings and assets, and a consideration of current value accounting; (c) the anticipated overall capacity requirements to meet the expected demand for services and (d) the impact of the price elasticity of demand on proposed fare increases. Integration of these components will provide a framework which can be used to evaluate proposed increases in air carrier prices.

In addition, the branch pursued its earlier investigations with respect to low-priced domestic air fares. A market survey of Canadian air travellers was conducted in August to examine the diversion-stimulation aspects of these fares and to evaluate user responses to specific fences which define these air fares.

As well, the branch made public its three-year review of low-priced air fares, and continued its investigation into the effects of discount fares. The branch also provided assistance on revisions to the reporting requirements of Canadian air carriers, and certain investigations concerning local air services in the Yukon, the Northwest Territories, and northern Québec and Labrador. In addition, at the request of the Minister of Transport, the branch undertook a study of the role of Churchill, Man., in the multimodal transportation needs of the Keewatin district.

The branch was also a member of the interdepartmental group reviewing international air policy. Within this same general area, extensive studies were undertaken into bilateral air negotiations between Canada and the United States, and a number of other countries.

Rail Transport

An important area of research concerned the capacity of the railway system. In co-operation with Transport Canada, the western provinces and the Western Division of the Commission, the branch continued an examination of the Canadian railway-network capacity with particular emphasis on access to the ports of Vancouver and Thunder Bay, with the possibility of extending these studies to consideration of joint track usage in the Fraser River Canyon of British Columbia.

A number of studies concerning the transportation of grain and the impact of transportation on the agricultural sector of the economy were undertaken during the year.

The principal concern in these investigations was with attempts to assess the costs of alternate means of transporting grain to delivery points in Western Canada, and from there to export positions.

At the request of the Railway Transport Committee (RTC), the branch completed a review of the techniques of risk analysis as they applied to the movement of hazardous commodities, with a major emphasis placed on railway movements.

At the request of the Commission Vice-President, the Research Branch carried out an in-depth analysis of decisions issued by the RTC over the period 1967-80, similar to the analysis of Air Transport Committee decisions published in 1979. The two major socio-economic regulatory activities of the RTC, namely the rationalization of railway services and residual rate control, were examined. A public report was released in 1982.

The problem of the appropriate methodology for calculating the cost of capital for the railways was under continuing consideration by a technical committee chaired by RTC staff with the assistance of staff of the Research Branch, and including representatives of interested parties. Research Branch staff also provided advice on a variety of applications of the existing cost of capital methodology. Other assistance to the RTC addressed the proposed sale of Conrail assets

southwestern Ontario, consideration of possible definitions of geographical cost centres, and various industry studies.

Water and Multimodal Transport

In the area of maritime economics, the branch undertook research into liner shipping and the development of a framework for analyzing shipping in Canadian trades, including pricing practices and other supply considerations. A freight-rate index for the liner trades, using a revised methodology, has been issued and will be updated on a continuing

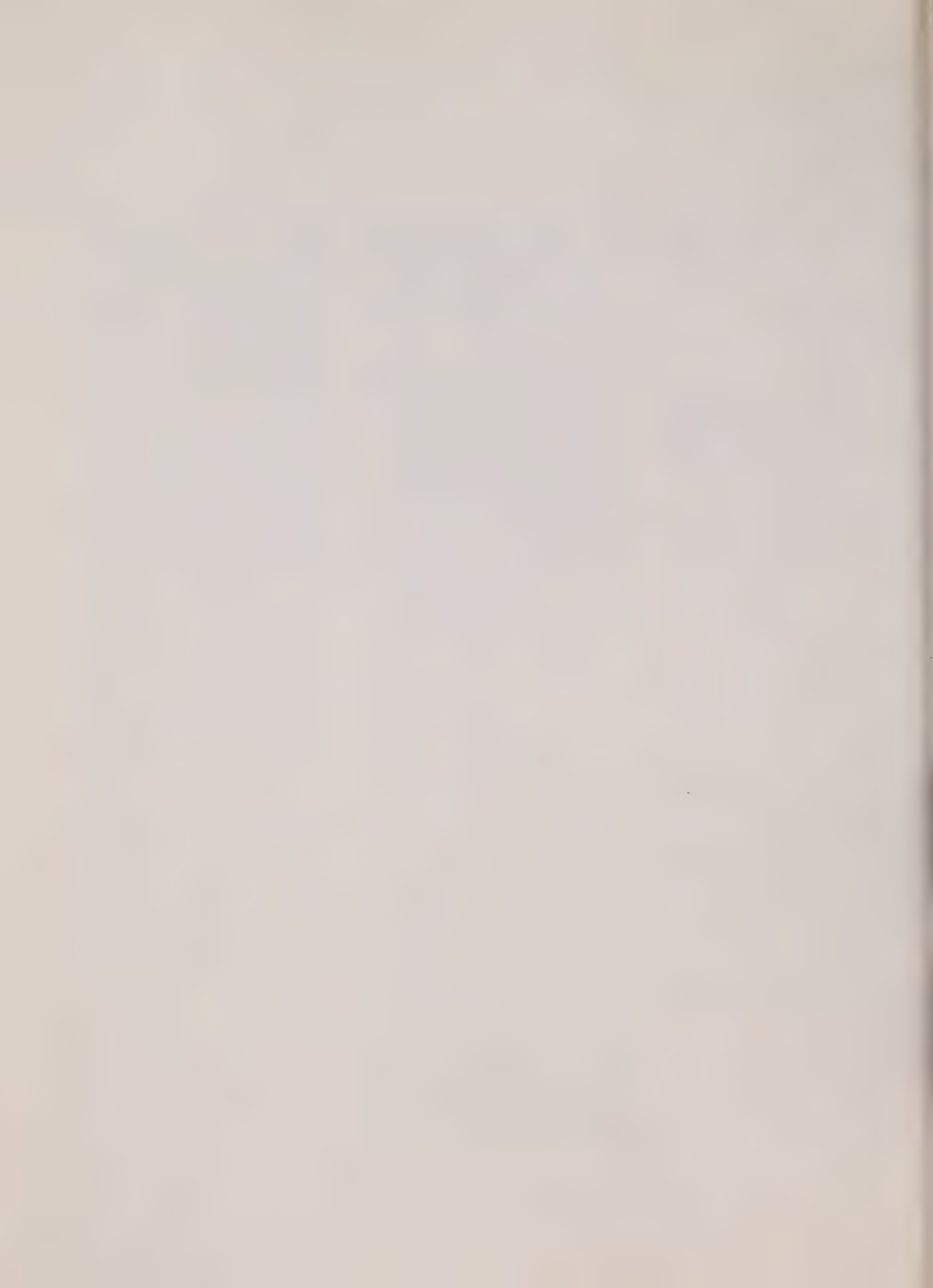
basis, taking into account the various freight-cost components. Other aspects studied include the relationship of the origin, mode of transport used, and destination of general cargo exports to the Canadian ports through which they move.

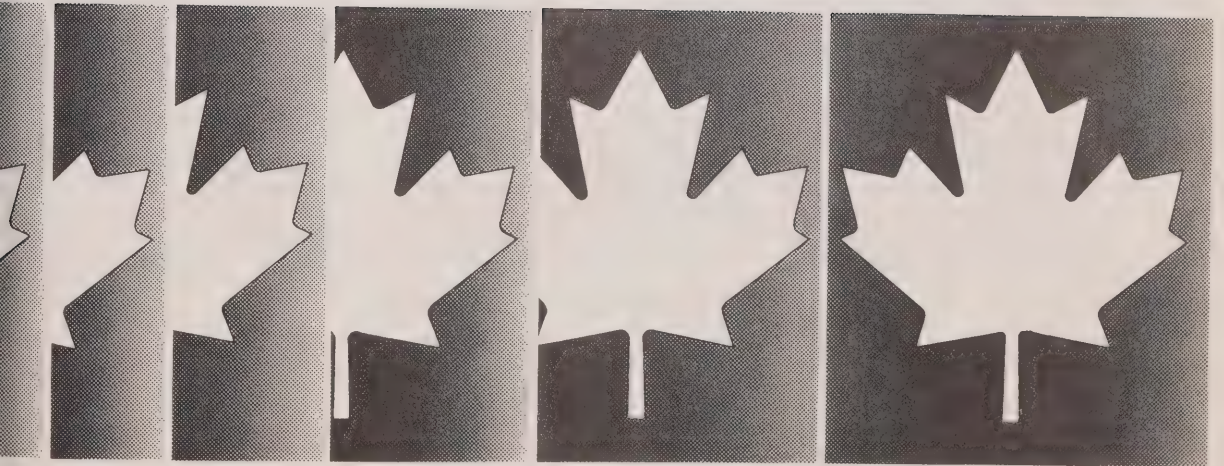
As regards international aspects, a seminar was held in Montréal in May 1982 to discuss the implications of the UNCTAD Code of Conduct for Liner Conferences. This meeting was co-sponsored by the branch and by the Marine Administration of Transport Canada, and addressed the various options available to Canada. Other studies examined the extent to which multi-modal transport was being used in Canada's foreign trade, and related matters.

Highway Transport

Studies of the trucking industry in the Atlantic provinces were completed and published during the year. Work was also completed on a study concerning the extent of dominance of the Canadian trucking industry by large carriers. A study was begun of for-hire trucking across the Canada-U.S. border.

The branch also provided assistance to the Motor Vehicle Transport Committee in the matter of tariffs for CN's Roadcruiser bus service in Newfoundland and embarked on a study of the financial position and operations of Roadcruiser bus service.





The branch reporting to the Vice-President, Research, has two divisions: Tariffs and Subsidies Control, and Traffic and Tariff Studies. It provides advice and assistance to modal committees on traffic, tolls, and tariffs of railways, motor carriers, water carriers and international bridge and tunnel companies subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

The Traffic and Tariffs Branch contributed technical advice to, and participated with, Transport Canada in ongoing studies on policy initiatives related to domestic and international freight rate problems. Advice was also provided to Transport Canada on technical matters related to the implementation of the guidelines on price restraints (the "6 and 5" program).

The branch has monitored and provided analysis of the impact of U.S. deregulation on international (Canada-U.S.) rail freight traffic, on Canadian shippers, shipper associations and carriers in order to be in a position to give advice. The branch has also succeeded in initiating and improving liaison with Senior Traffic and Rate Officers of the Interstate Commerce Commission in order to better assist in the reconciliation of differences

between the regulatory systems as they relate to rail traffic between Canada and the United States. In the second half of the year there was a heavy involvement in the work on statutory freight rates on grain, following the release of the "Gilson" report. The branch served on the "Task Force on Rates" and considerable support was provided by the staff of the Traffic and Tariff Studies Division.

The branch assisted in the negotiation of a reciprocal pension agreement on behalf of the RTC, culminating in final agreement between CP Rail and the Federal Government. A review of the existing branch records and files was initiated to up-date active files, and to examine the feasibility of microfilm storage for dormant files and records.

Tariffs and Subsidies Control Division

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle undertakings and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the provisions of the *Railway Act*, the *Transport Act*, the *National Transportation Act* and Commission regulations.

Subsidies Control Section

This section administers the Atlantic Region Freight Assistance Program in accordance with the provisions of the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations.

Since 1927, the *Maritime Freight Rates Act* has made it possible for rail carriers in the Atlantic region to receive subsidies for westbound traffic originating in the "select territory" because of reductions in freight rates provided for in the Act. The "select territory" comprises the four Atlantic provinces and the area east of Diamond and Lévis, and south of the St. Lawrence River in Québec.

The *Atlantic Region Freight Assistance Act* (1969), authorizes subsidies to truckers transporting goods to Canadian points west of the "select territory" and special assistance for movements within the same area. Subsidies of the first category are similar to those paid rail carriers on westbound movements under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.

All subsidy payments are prescribed by the Governor in Council. They include:

- The Atlantic Region Freight Assistance Regulations applying to movements handled by truckers originating in the "select territory" and directed to other points in Canada;
- The Atlantic Region Selective Assistance Regulations pertaining to movements of designated commodities by truckers, railways, and railway express companies from points within the "select territory" to other destinations in Canada;

- The Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations dealing with movements of designated commodities within the "select territory" by truckers, railways, railway express companies, and water carriers.

The division also verifies subsidy claims submitted by railway companies on export grain and flour transportation under Section 272 of the *Railway Act*.

Traffic and Tariff Studies Division

This division conducts programs of investigation and analysis to aid CTC committees and branches in the performance of their statutory responsibilities. The division also responds to requests and enquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and individual members of the general public.

The division comprises three specialized sections: Complaints and Applications Studies, Traffic Studies, and Tariff Studies.

The Complaints and Applications Studies Section investigates and analyzes complaints and applications on transportation rates, service and conditions of carriage that

could be prejudicial to the public interest, or in some other way in violation of the relevant statutes.

The Traffic Studies Section is responsible for the development, maintenance and use of a comprehensive traffic data base. It also supports other branches and modal committees by conducting, or participating in, major studies relevant to traffic and tariff matters.

The Tariff Studies Section's basic function is to analyze, verify, document and prepare reports on freight and passenger rates for use in industry studies or staff investigations of applications and complaints by the division, and as required by other branches and modal committees.

During 1982, the division investigated a number of applications made to the Railway Transport Committee under Section 23 of the *National Transportation Act*, by:

- Canadian White Bean Industry, concerning demurrage charges on export shipments;
- Columbia Containers Ltd., concerning free time allowances for export grain, relative to demurrage charges;
- Continental Grain Co. (Canada) Ltd., and Arctic Grain Ltd., concerning applicability of demurrage assessments;
- Crown Zellerbach Ltd., concerning freight rates on pulpwood chips from interior British Columbia to Vancouver;
- D.D.O. Enterprises, concerning application of the currency exchange surcharge tariff to U.S.-Canada traffic;

- Sulphur Traffic Committee, concerning CN's withdrawal of routing of sulphur traffic to the U.S. via the Emerson, Man., gateway;

- Summers Transport Ltd., concerning the level of CN rates on the movement of beer within Newfoundland;

- Six separate applicants, concerning the level of rental charges by CP Rail and CN for private sidings.

Applications under other sections of the statutes included:

- Paul Evraire, concerning the level of passenger fares applicable to VIA Rail service;

- A citizens' committee in Cornwall, Ont., concerning the level of tolls charged for use of the Seaway International Bridge;

- City of Windsor, Ont., concerning the level of tolls charged for use of the Ambassador Bridge and the Detroit-Windsor Tunnel.

In response to requests by the Minister of Transport, the division is investigating the level of CN rates applicable to the movement of containers to Newfoundland, and assisting in the investigation of multimodal transportation pricing of import and export traffic.

The division also provided support in the establishment of freight rates on canola products in accordance with Order-in-Council 1976-894, and in the investigation of an application to abandon the Temiscouata Subdivision.

Complaints to the Commission on various matters were investigated, including a number of complaints and applications related to inter-switching between railways.

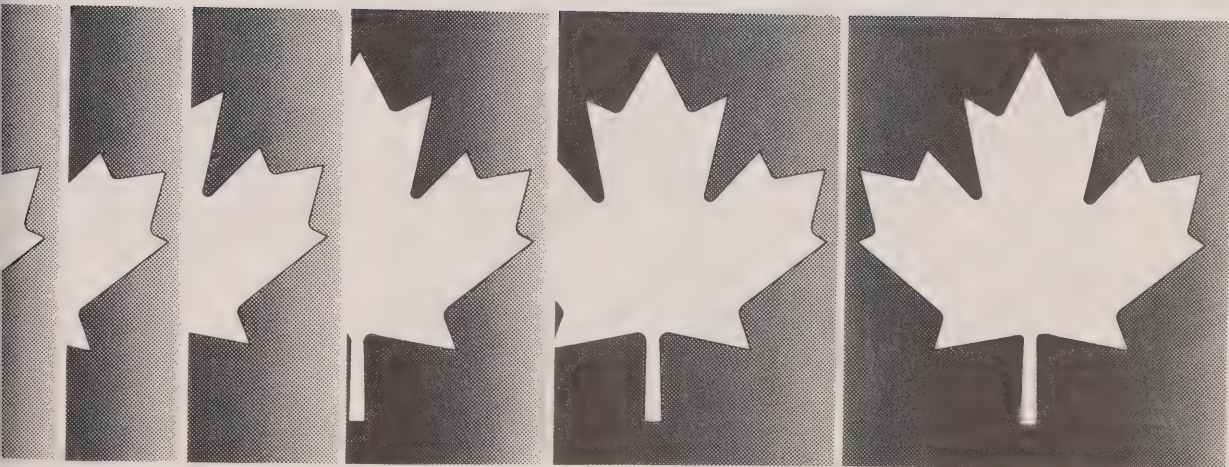
The 11-year rail traffic data base of movements within Canada and between Canada and the United States was accessed to satisfy data requirements for various applications before the Commission, and to satisfy requests for information from Transport Canada, the Canadian Wheat Board, CP Rail, various provincial groups and Canadian and American consulting firms. Nearly all railways in Canada have agreed to participate in an expanded, comprehensive rail data base, and this project is progressing; it is hoped to have a full year of data ready for publication and access early in 1984.

During 1982, the section created, in co-operation with Transport Canada, a sample data base of highway traffic by commodity, based on data generated from the subsidy programs administered by this branch.

The division provided data and support for various interdepartmental studies and projects, most notably the study of recommendations of the Gilson report on statutory railway rates on grain and grain products, and studies related to the Government's "6 and 5" restraint program.

Activity Tariff Control

Year Ending December 31	1981	1982
Total Rail Freight Tariffs Filed	56,085	50,818
Total Rail Express Tariffs Filed	4,664	4,555
Total Rail Passenger Tariffs Filed	689	237
Total Rail Agreed Charges Filed	874	729
Total Agreed Charges in Effect	277	193
Number of Participating Shippers Currently in Effective Agreed Charges	1,539	1,520



Appeals Decided in 1982

CNR v. CTC, Fed. Ct. Files 81-A-349 and A-840-81 — Appeal Division

In 1975, CNR acquired an 18 per cent minority interest in the issued shares of Eurocanadian Shipholdings Ltd., a holding and investment company in Bermuda. CNR gave due Notice of that acquisition to the CTC, pursuant to Section 27(1) of the *National Transportation Act*. After receiving various objections to that acquisition, the CTC conducted an investigation following which it decided not to disallow the said acquisition.

In 1980, CNR, without giving notice to the Commission, acquired preferred shares in the said company. It did not notify the Commission of that second acquisition because it did not consider that it was an acquisition of the kind referred to in Section 27(1) of the Act. By a Decision dated Oct. 16, 1981, the Water Transport Committee of the Commission held that this second transaction was one to which Section 27(1) of the Act also applied. CNR applied to the Federal Court of Appeal for Leave to Appeal, and on Dec. 11, 1981, Leave was granted. In the Commission's 1981 Annual Report, this matter was reported as pending at the end of that year.

On April 23, 1982, the Federal Court of Appeal pronounced judgement and dismissed this Appeal. The Court held in part that pursuant to Section 27(1) of the *National Transportation Act*, Notice must not only be given when a carrier acquires an initial interest in the transportation business of another person, but also when it increases that interest. Acquisition of shares, whether common or preferred, is an indirect way of acquiring an interest in the business undertaking of a company and, therefore, Notice must be given when a carrier acquires common or preferred shares of a transportation business.

On June 23, 1982, the Supreme Court of Canada refused CNR Leave to Appeal the Federal Court of Appeal's judgement.

CSP Foods Ltd. et al v. CTC, CNR and CP Limited, Fed. Ct. File A-679-81 — Appeal Division

On Aug. 27, 1981, the Railway Transport Committee issued Order No. R-32581, prescribing new rates for domestic and export movements of rapeseed meal and oil. The shippers of these products obtained Leave of the Federal Court of Appeal on Oct. 14, 1981 to appeal the said Order. This matter was shown in the Commission's 1981 Annual Report as pending at the end of that year.

By judgement dated April 28, 1982, the Court allowed this Appeal. In its reasons, the Court, in considering the relationship between Section 276 of the *Railway Act* (which requires that freight rates be compensatory) and Order-in-Council

P.C. 1976-824 of April 13, 1976 (which directs that the said rates be established annually at minimum compensatory levels), concluded that this question was one of determining when the rates are to be established. This, in turn, necessitated the ascertainment of the meaning of the word "annually" in the context in which it is used. The Court then went on to consider the meaning of "annually" and held that in the absence of anything in the Order-in-Council or the statute which would lead to a conclusion that rates should be established during a year commencing on a date other than Jan. 1 in each year, it is the calendar year which should be the year during which rates should be established pursuant to the Order-in-Council. The time at which they should be established in each calendar year was a matter for the Commission to decide, bearing in mind that it should not permit the rates to vary from minimum compensatory levels for periods longer than reasonably necessary to establish changed rates in each year.

On Oct. 14, 1982, the Supreme Court of Canada refused the respondents CNR and CP Limited Leave to Appeal that judgement of the Federal Court of Appeal.

**Pacific Helicopters Limited
v. CTC, Fed. Ct. File T-4152-
82 — Trial Division**

Pacific Helicopters Limited gave an unsatisfactory reply to a Show Cause Order in which it was alleged that the company had entered into illegal leasing arrangements, thereby breaching the conditions of its licence and operating in contravention of the Air Carrier Regulations. Consequent upon this, the Air Transport Committee issued an Order on May 17, 1982, whereby the company's licence was suspended for 30 days, effective June 17.

By way of a motion in the Trial Division of the Federal Court, Pacific Helicopters attempted to exercise several avenues of recourse simultaneously: an Interim Injunction to restrain the Air Transport Committee from enforcing its Order until June 26, 1982; an Interlocutory Injunction to restrain the Committee's enforcement of its Order until disposition of a pending application to the CTC Review Committee and the exhaustion of appeals therefrom; a Writ of Prohibition pending application to the Review Committee; a Mandamus directing stay of the Order pending disposition of the matter by the Review Committee and the exhaustion of appeals therefrom.

The judgement was delivered from the bench on June 17, 1982. In its written reasons, the Court rejected the applicant's case for any form of Injunction on the ground that, as the Commission is a tribunal "and

not an entity capable of being sued," the appropriate remedy against it was by way of Prohibition, but the Court held that in this case, there was not sufficient justification to issue a Writ of Prohibition.

**Allied Auto Parts Ltd. v. CTC
and The City of Winnipeg,
Fed. Ct. File A-495-82 —
Appeal Division**

Appeal, pursuant to Leave granted on June 7, 1982, from Order No. R-33625 of the Railway Transport Committee dated March 22, 1982, authorizing the City of Winnipeg to construct a temporary crossing and a permanent subway under CNR and CP Rail tracks crossing King Edward Street in Winnipeg.

On June 25, 1982, the appellant presented a motion to the Federal Court of Appeal for a stay of Order No. R-33625, pending disposition of the above-noted Appeal, but the Court, without hearing the respondents, dismissed this application for lack of jurisdiction. On Sept. 22, 1982, the Supreme Court of Canada similarly dismissed an application made to it by Allied Auto Parts Ltd. for Leave to Appeal the refusal of the Federal Court of Appeal to grant the requested stay.

On Oct. 7, 1982, the Federal Court of Appeal heard the above Appeal of Order No. R-33625 on its merits. The central issue argued was whether or not the Railway Transport Committee had followed the duty of fairness in issuing the subject Order. In a two-to-one Decision, the Court upheld the Committee's Order.

**The City of Drumheller and
Century Coals Ltd. v. CNR
and CP Limited, Fed. Ct.
Files 81-A-350 and A-177-82
— Appeal Division**

By Order No. WDR-00534 of Oct. 23, 1981, the Railway Transport Committee ordered the abandonment, among other segments, of 14 km of trackage between Rosedale and East Coulee, Alta. The applicants sought Leave to Appeal this Order before the Federal Court of Appeal and the Commission's 1981 Annual Report showed this matter as pending at the end of that year. Leave to Appeal was granted on Feb. 22, 1982.

The appellants filed their Notice of Appeal shortly thereafter. Their principal submission was that the CTC, whose Review Committee had on Dec. 30, 1981 confirmed the original RTC Order, lacked the jurisdiction to grant it. They argued that the agreement between the railways had stipulated not only construction but also operation in perpetuity of the line. That agreement was subsequently confirmed by a *Special Act* of the Parliament of Canada, which the Commission was not empowered to amend or repeal. They pleaded that by virtue of Section 2 of the *Railway Act*, this *Special Act* superseded Sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

in a judgement dated Dec. 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court upheld the appellants' arguments. It stated that the intent of the *Special Act* which confirmed the railways' agreement was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed on CNR and CP Rail a statutory bargain, an obligation of perpetual operation of the line as a *quid pro quo* for government guarantee of the CNR bonds needed to build the segment.

The Court held, further, that the *Special Act* and Sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Therefore, since they could not stand together, the former prevailed. The obligations created under the *Special Act*, finally, were statutory, rather than merely contractual, and could only be altered by statute. The Court consequently held that the Order had been made without jurisdiction and allowed the Appeal.

Okanagan Helicopters Ltd., Wescan Resource Equipment Ltd. and The Resource Service Group Ltd. v. CTC and Sealand Helicopters Ltd., Fed. Ct. File A-1056-82 — Appeal Division

By Order dated Oct. 7, 1982, the Air Transport Committee required the parties involved in a change of control of Okanagan Helicopters Ltd. to give Notice of the change of control in accordance with the provisions of Sections 21 and 22 of the Air Carrier Regulations.

Okanagan Helicopters sought and obtained on Nov. 2, 1982, Leave to Appeal the above Order on the following question:

"Did the Canadian Transport Commission err in law or jurisdiction in holding that the control of the applicant Okanagan Helicopters was changed pursuant to Section 22 of the Air Carrier Regulations?"

The Appeal was heard in Toronto on Dec. 1, 1982. Judgement was rendered at Ottawa on Dec. 24, 1982. The Appeal was dismissed. The Court held that the meaning to be ascribed to the word "control" is a question of law, but that within the meaning of the *Aeronautics Act* and the Air Carrier Regulations, it is a question of fact.

The Court further held that the word "control" as found in Section 21 of the Air Carrier Regulations and paragraph 14(1)(1) of the *Aeronautics Act* is to be given a more comprehensive meaning than "legal" or "de jure" control; it includes "effective" or "de facto" control which arises by virtue of a degree of control achieved by the holding of something less than a majority of the voting shares of the company.

**Appeals
Discontinued in 1982**

Aviation Portneuf Ltée v. CTC et al, Fed. Ct. File A-441-81 — Appeal Division

This matter was listed in the Commission's 1981 Annual Report as pending. It was terminated on Jan. 27, 1982 when the company withdrew the application which it had made to the Court pursuant to Section 28 of the *Federal Court Act*.

Wardair v. CTC et al, Fed. Ct. Files A-691-81 and 81-A-341 — Appeal Division

This Appeal, which was reported in the Commission's 1981 Annual Report as pending at the end of December, 1981, was discontinued by the appellant on July 12, 1982.

CP Limited v. CTC, Fed. Ct. File 81-A-345 — Appeal Division

This case was reported in the Commission's 1981 Annual Report as pending at the end of December, 1981. It was withdrawn on July 13, 1982, when the applicant company filed a Notice of Discontinuance with the Federal Court.

Arcnav Marine Limited v. CTC, Fed. Ct. File A-454-80 — Appeal Division

By Decision No. 3-80 of April 10, 1980, the Water Transport Committee denied Arcnav's application for a licence for the transport of goods by water for the year 1980, on the Mackenzie River. The carrier sought Leave of the Federal Court of Appeal to appeal; the Court granted Leave as requested, on June 17, 1980. The Commission's 1981 Annual Report had reported this case as pending.

The case was set down to be heard on Oct. 26, 1982, at Edmonton, but on Oct. 21, the appellant abandoned it by filing a Notice of Discontinuance of Appeal, pursuant to Federal Court Rule 1211.

Air Canada v. CTC, Fed. Ct. File 82-A-303 — Appeal Division

By Decision No. 1981-09 dated Nov. 27, 1981, the Review Committee held that the sale, by an air carrier, of tickets at fares which were suspended, constituted a breach of subsection 112(4) of the Air Carrier Regulations, CRC 1978, c 3, notwithstanding the fact that the sale of the tickets was made "subject to government approval."

On Jan. 14, 1982, Air Canada sought Leave to Appeal in the Federal Court of Appeal, arguing that the Review Committee of the Commission had erred in law in rendering its Decision No. 1981-09. However, the company terminated the proceedings by withdrawing its Appeal on Dec. 6, 1982.

Appeals Pending in 1982

The Municipal District of Acadia No. 34 v. CNR, Fed. Ct. File 82-A-370 — Appeal Division

This is an application for Leave to Appeal a Railway Transport Committee Order (No. WDR-00884 of Sept. 28, 1982) directing CNR to abandon operation of part of its service in the Acadia Valley Subdivision, Alta., on Aug. 31, 1983.

In its motion for Leave, the applicant contends that the Commission (Railway Transport Committee) lacked jurisdiction to entertain the application of the railway which resulted in the above Order, because Section 258 of the *Railway Act* which authorizes the Governor

in Council to prohibit by Order certain branch lines from being abandoned, does not give the Governor in Council the necessary authority to revoke a Prohibition Order, once given. (The Acadia Valley Subdivision had been protected from abandonment by such a Prohibition Order until January, 1985, but the Governor in Council subsequently revoked it. — P.C. 1980-2515 of Sept. 18, 1980.)

The above application for Leave was pending at the end of December, 1982.

Ontario Central Airlines Limited and Calm Air International Ltd. v. Ellair Ltd. and CTC, Fed. Ct. Files 81-A-358 and A-224-82 — Appeal Division

This matter was reported in the Commission's 1981 Annual Report as an application for Leave to Appeal was pending at the end of that year. On March 2, 1982, the Federal Court of Appeal granted Leave.

The appellants filed their Notice of Appeal on March 16, 1982. On July 7, 1982, respondent Ellair Ltd. applied for an Order requiring certain officers of the appellants to be cross-examined on their affidavits. This was granted on Sept. 20, with the Court reserving for the Panel which was to hear the Appeal the right to rule on the admissibility and relevance of the cross-examination and of affidavits

which may be filed in reply hereto. A second application by Ellair Ltd. to vary the case was dismissed Sept. 20, 1982. However, at the end of the year, the Appeal itself was still pending.

Nordair Ltée — Nordair Ltd. v. CTC, Fed. Ct. File A-313-82 — Trial and Appeal Divisions

On Jan. 14, 1982, the Air Transport Committee issued an Ex Parte Order directing Nordair to cease and desist from offering its "Limousine Luxury" and "Tilden Convenience" programs of promotional giveaways related to the purchase of tickets on the airline. The Order was based on the Committee's finding that the programs involved devices by which rebates were being given, resulting in transportation at a toll that differed from that named in the company's tariffs in force, and this was being done without the ATC's prior approval. The Order of the Commission was then made an Order of the Federal Court — Trial Division, pursuant to Section 61 of the *National Transportation Act*.

Nordair applied on Jan. 25, 1982 for leave of the Federal Court of Appeal to appeal the Order. It argued that the Order would have profound implications as to the manner in which the airline industry can promote and publicize its business. Simultaneously, it filed in

the Trial Division a Motion for suspension of the Order and stay of execution, pending outcome of the Appeal, alleging that serious and irremediable harm would be done to it if the motion were not granted, as the programs in question were already being sold. On Feb. 2, 1982, the Trial Division denied this motion on the ground that the purpose of a stay is to preserve the "status quo" until the rights of the applicant can be determined and, in this instance, that aim was best served by maintenance of the Order.

On March 19, 1982, the Federal Court of Appeal granted Leave to Appeal on the following questions: a) did the CTC have jurisdiction under Section 10 of the *Aeronautics Act* to issue the Order to cease and desist, and b) did the Commission err in law in ruling that the programs offered were contrary to Section 112(10) of the *Air Carrier Regulations*?

At the end of the year, this Appeal was pending.

CP Limited v. CTC, Fed. Ct. File 82-A-55 — Appeal Division

By Decision dated May 10, 1982, the Railway Transport Committee disallowed a claim by CP Limited, in its costing of assets for branch line subsidies, to include ownership costs, that is costs of capital and of depreciation, on assets paid by the Government of Canada and acquired by the railways under the *Prairie Branch Line Rehabilitation Program*. The committee held that allowing such costs to affect the costing system without subsequent

adjustments for subsidy and for such other purposes as the Commission considers appropriate would result in the government being billed under one program for costs it had already paid for under another program.

CP Limited sought and obtained Leave to Appeal the said committee's decision on the grounds that the CTC erred as a matter of law or jurisdiction in its Decision regarding the making of subsidy determinations, that it misdirected itself, was influenced by irrelevant considerations, and misapplied its own Costing Regulations. At the end of the year, this Appeal was pending.

Desvraco Inc. v. CTC, Fed. Ct. File 82-A-354 — Appeal Division

This is an Appeal, pursuant to Leave granted on Dec. 6, 1982, from a Decision of the Motor Vehicle Transport Committee denying certain claims for subsidy made pursuant to the *Atlantic Region Freight Assistance Act* by Desvraco Inc., a certified trucker in the Atlantic Region Freight Assistance Program, on the grounds that the said claims involved movements of goods which were still, during transit, the property of Les Industries Georges Deschênes Ltée, found to be the controller of the trucker Desvraco, and therefore,

deemed not to be eligible movements by virtue of Section 2(2)(h) of the Atlantic Region Special Selective and Provisional Assistance Regulations. The issue in this Appeal is whether the committee erred in its interpretation of the above regulation in finding as it did in considering the intercorporate relationship between Les Industries Georges Deschênes Ltée and Desvraco Inc.

The Appeal was pending at the end of December, 1982.

**Transports Spéribel Inc. v.
CTC, Fed. Ct. File 82-A-332
— Appeal Division**

Appeal, with leave of the Court granted on Dec. 6, 1982, from Ruling No. MV-ARFA-188 of the

Motor Vehicle Transport Committee, dated Dec. 18, 1981, as confirmed by Decision No. 1982-03 of the Review Committee, dated May 17, 1982. The said decisions denied certain claims for assistance filed by Transports Spéribel Inc. on the ground that the trucker did not hold from the Québec Transport Commission the required permit to transport the goods for which Spéribel had filed the claims for assistance.

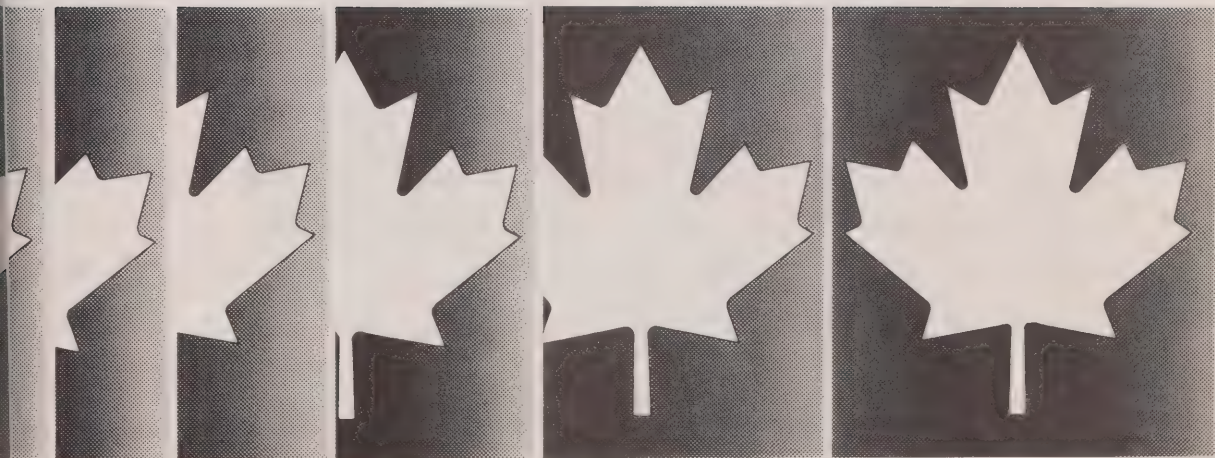
The company holds a certificate issued under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (RSC 1970, c A-18) and the Atlantic Region Freight Assistance Regulations (CRC 1978, c 359), making it eligible to receive, subject to certain conditions, assistance for its trucking operations.

In seeking Leave to Appeal to the Federal Court, Spéribel alleged that it was not for the Commission but rather the provincial authorities

to rule on the scope of the transport permit held by a trucker certified under the said Act. It contended, however, that a judgement of the Court of Sessions of the Peace (provincial court of criminal jurisdiction) finding the company not guilty as charged of not holding the required permit for its trucking operations, constituted a sufficient expression of approval by the provincial authorities regarding the scope of the permit. Spéribel therefore concluded that the committee of the Commission had erred in law in ruling that Spéribel's transport permit did not authorize it to carry on the movement of goods for which it was claiming assistance.

This Appeal was pending at the end of December, 1982.

Western Division	93
Railway Transport Committee	95
Air Transport Committee	118
Water Transport Committee	121
Motor Vehicle Transport Committee	126
Review Committee	127
Research Branch	138



Appendix A

Western Division

HEARINGS AND DECISIONS, 1982

PRAIRIE BRANCH LINE ABANDONMENT

93

Carried Forward From 1980

Subdivision

- (CP Rail) Wishart Decision July 22, 1982. Abandon 26.9 miles from Foam Lake to Wishart, Sask. on Dec. 31, 1982. Appealed to Review Committee and decision upheld Nov. 25, 1982.

Carried Forward From 1981

Subdivision

- (CN) Endiang Decision Feb. 17, 1982. Abandon 6.6 miles from Endiang to Byemoor, Alta., 90 days from date of Order and abandon 26.9 miles from Endiang Jct. to Endiang Aug. 31, 1983. Appealed to Review Committee. Abandonment Order stayed to June 15, 1982. Abandonment Order amended to take effect Oct. 31, 1983.
- (CP Rail) Kelfield Decision Dec. 31, 1981. Abandon 9.9 miles from Handel to Kelfield, Sask. on Aug. 31, 1982 and 18.6 miles from Brass to Handel, Sask. on Aug. 31, 1983. Appealed to Review Committee and upheld June 15, 1982. Appealed to Governor in Council and abandonment date was stayed.
- (CN) Dodsland Decision Dec. 31, 1981. Abandon 46.7 miles from Biggar to Dodsland, Sask. upon construction of a link between the CN Dodsland Subd. and the CP Limited Kerrobert Subd. and the transfer of the protected portion of the CN Dodsland Subd. to CP Limited.
- (CN) Stettler Decision Oct. 5, 1982. Abandon 88.1 miles from Edberg to Morrin, Alta. on Aug. 31, 1983 and continue operating of 12.3 miles from Ferlow Jct. to Edberg, Alta. and 7.62 miles from Morrin to Dinosaur, Alta. Appealed to Review Committee.
- (CN) Acadia Valley Decision Sept. 25, 1982. Abandon 23.67 miles between Eyre Jct., Sask. and Acadia Valley, Alta. on Aug. 31, 1983. Appealed to Review Committee and to the Federal Court of Appeal.
- (CN) Oakland Decision Sept. 30, 1982. Abandon 52.38 miles between Delta Jct. and Amaranth on Aug. 31, 1984. Appealed to Review Committee.

1982

Subdivision

- (CN) Ste. Rose Decision Feb. 11, 1982. Abandon 25.4 miles from Ste. Rose to Rorketon, Man. 45 days from date of Order.
- (CP Rail) Inwood Decision March 16, 1982. Abandon 8.89 miles from Fisher Branch to Hodgson, Man. 45 days from the date of the Order.
- (CP Rail) Amulet Decision June 29, 1982. Abandon 7.2 miles from Crane Valley to Cardross, Sask. 30 days from the date of the Order.
- (CP Rail) Furness Decision Oct. 7, 1982. Abandon 19.5 miles between Epping, Sask. and Paradise Valley, Alta. on Aug. 31, 1985.
- (CP Rail) Lacombe Decision Nov. 15, 1982. Abandon 13.78 miles (Cordel Spur) from Halkirk to Cordel, Alta., on Dec. 15, 1982.
- (CP Rail) Colony Bench Decision Nov. 24, 1982. Abandonment application denied. Railway ordered to continue operation of 24.6 miles from Rockglen to Killdeer, Sask.
- (CN) Sheerness Decision Dec. 22, 1982. Abandon 33.8 miles from Sheerness to Cessford, Alta. 30 days from the date of the Order.
- (CN) Cudworth Decision Dec. 23, 1982. Abandon 16.89 miles from St. Louis, Sask., to mileage 103.25 Cudworth Subd. 30 days from the date of the Order.
- (CN) Pennant Decision Dec. 24, 1982. Abandon from Hazlet to Verlo, Sask., a distance of 5.71 miles, on Aug. 31, 1984.

Decisions Pending

Subdivision

- (CN) Central Butte Heard Oct. 5, 1982 Moose Jaw Jct. to Mawer, Sask., a distance of 45.63 miles.
- (CN) Avonlea Heard Oct. 6, 1982 Parry to Avonlea, Sask., a distance of 21.64 miles.
- (CN) Rhein Heard Oct. 13, 1982 Ross Jct. to Hamton, Sask., a distance of 13 miles.
- (CN) Winnipegosis Heard Oct. 19, 1982 Sifton Jct. to Winnipegosis, Man., a distance of 20.79 miles.
- (CN) Inwood Heard Oct. 21, 1982 Grosse Isle to Fisher Branch, Man., a distance of 71.50 miles.
- (CN) Bodo Heard Nov. 16, 1982 Cactus Lake, Sask. to Bodo, Alta., a distance of 11.20 miles.
- (CN) Preeceville Heard Nov. 18, 1982 Preeceville to Kelvington, Sask., a distance of 40.85 miles.
- (CP Rail) Fife Lake Heard Nov. 24, 1982 Coronach to Big Beaver, Sask., a distance of 17.70 miles.

Appendix B

Western Division

BRANCH LINE HEARINGS, 1983

Subdivision

- (CN) Chelan Reserve to Weekes, Sask., a distance of 12.87 miles. A continuation of the Oct. 14, 1982 hearing.
- (CN) Erwood Baden, Man. to Hudson Bay, Sask., a distance of 49.15 miles. A continuation of the Sept. 16, 1982 hearing.

Appendix C

Railway Transport Committee

DECISIONS ISSUED, 1982

95

Date Rendered

- Jan. 20 Application by CN to abandon a portion of the Mount Royal Subd. from Montréal (mile 0.0) to the Town of Mount Royal (mile 4.32) and from Val Royal (mile 7.2) to Cartierville (mile 8.03), Qué.
- Jan. 25 In the matter of Clauses 6 and 7 of RTC Order No. R-28150 dated Dec. 29, 1978, of an application by VIA Rail to discontinue the passenger service operating between Chambord and Dolbeau Qué.; of Order Nos. R-32895, dated Oct. 20, 1981, and R-31300, dated Aug. 14, 1980, both as amended by Order No. R-32961 dated Nov. 12, 1981. Decision and Order No. R-33216
- Feb. 3 In the matter of Order No. R-28247 dated Jan. 25, 1979 which ordered CN to install automatic protection at mileage 60.0 Guelph Subd. in Kitchener, Ont., and the apportionment of costs of installation and maintenance of the said automatic protection. Decision and Order No. R-33288
- Feb. 5 Application by CP Limited, pursuant to Section 216 of the *Railway Act*, Chapter 2, R.S.C., 1970, for an Order granting leave to open for the carriage of traffic a portion of railway known as the Powell Sidings, and a motion for costs presented by the Respondents.
- Feb. 19 Application by Quebec North Shore and Labrador Railway, pursuant to Sections 260 and 261 of the *Railway Act*, to declare certain of its trains operating between Sept-Iles and Schefferville, Qué. and between Ross Bay Jct. and Wabush-Labrador City, Nfld., a passenger train service, and Order No. R-31300 dated Aug. 14, 1980. Decision and Order No. R-33383
- March 9 Section 119 and other relevant sections of the *Railway Act*. Application by CP Limited to effect changes and alterations to a portion of the Mountain Subd., B.C. between mile 68.10 and mile 88.91, including the construction of tunnels of approximately 1.0 and 9.0 miles in length.
- March 19 Section 260 of the *Railway Act*. Application by CN to discontinue its passenger train service, trains No. 9 and 10 between Jasper, Alta. and Prince Rupert, B.C., in the matter of Order No. R-24508 dated March 21, 1977, of a Report by Commissioner H.H. Griffin to the Railway Transport Committee dated Sept. 3, 1976 and of a reconsideration of the application to discontinue the service pursuant to the provisions of subsection 260(8) of the *Railway Act*.

Disposition

- Dismissed
- Discontinue passenger service between Chambord and Dolbeau; no objection to the discontinuance of connecting bus service between Chambord and Dolbeau; arrange for a convenient connection between Montréal-Chicoutimi and Chambord-Dolbeau
- Costs equally shared by CN and the Bingeman family
- Rehearing of motion denied/ Refer to Order No. R-25112 dated July 7, 1977
- Granted
- Granted
- Continue passenger-train service

Date Rendered		Disposition
March 19	<p><i>Railway Act</i>, R.S.C., 1970, c. R-2 and Section 53 of the <i>National Transportation Act</i>, R.S.C., 1970, c. N-17.</p> <p>In the matter of Clause 1 of Order No. R-31930 dated Feb. 26, 1981, wherein the Railway Transport Committee ordered CP Limited to install and maintain flashing light signals and bell at mileage 88.84 Temiscamingue Subd., in St-Édouard-de-Fabre, Qué.</p> <p>Report and Order No. R-33646</p>	Extension of time for installation granted
March 19	<p>Section 23 of the <i>National Transportation Act</i>, R.S.C., 1970, c. N-17 and Section 277 of the <i>Railway Act</i>, R.S.C., 1970, c. R-2.</p> <p>Application by Summers Transport Ltd. with respect to tolls contained in CN Special Local and Competitive Tariff No. 1051-A, CTC (ET) 2922.</p>	Denied
March 23	<p>Application by CN, pursuant to Section 253 of the <i>Railway Act</i>, for authority to abandon the operation of a portion of the Marmora Subd. from a point near Marmora (mile 61.30) to Lake St. Peter (mile 140.37) Ont.</p> <p>Report and Order No. R-33626</p>	Granted
March 31	<p>Application by CN, pursuant to Section 253 of the <i>Railway Act</i>, for authority to abandon the operation of the Albert Subd. from Salisbury (mile 0.00) to Hillsboro (mile 24.36) N.B.</p>	Granted (mile 2.85 to mile 24.36)
April 13	<p>Application by CN for authority to abandon the operation of the Forest Subd. from a point near Lucan (mile 15.50) to a point near Sarnia Jct. (mile 67.38) Ont.</p> <p>Decision and Order No. R-33718</p>	Granted in part
April 20	<p>Application by Abitibi Paper Co. Ltd. et al dated July 14, 1977, pursuant to Section 23 of the <i>National Transportation Act</i>, for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CN and CP Limited.</p>	Granted
April 22	<p>Application by the Corporation of the District of Burnaby to review Order No. R-31365 WD, dated Sept. 16, 1980, and the Review Committee Decision dated Dec. 30, 1980.</p> <p>Decision and Order No. R-33782</p>	Dismissed
May 7	<p>Application by CN, pursuant to Section 253 of the <i>Railway Act</i>, for authority to abandon the operation of a portion of the Talbot Subd. from a point near St. Thomas (mile 16.92) to Port Stanley (mile 23.54) Ont.</p> <p>Decision and Order No. R-33826</p>	Granted
July 9	<p>Application by CP Limited for authority to abandon its operation over the line of railway in False Creek area of Vancouver, B.C.</p> <p>Bench Decision</p>	Granted

Date Rendered

July 28 In the matter of the railway's claim for ownership costs on assets provided by the Government of Canada under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program.

July 29 Section 23 of the *National Transportation Act*. Application by the Canadian White Bean Industry for relief from all alleged prejudicial features contained in the Canadian Car Demurrage Bureau Special Arrangements Tariff of Rules and Changes, as they apply to the assessment of demurrage charges on white beans shipped by rail to Eastern Canadian ports for export; and from specific demurrage charges of approximately \$250,000 by the Canadian Car Demurrage Bureau on the export shipment of white beans through the Port of St. John, N.B.

July 29 Sections 196 and 198 of the *Railway Act*. Application by the City of Oshawa, Ont., for authority to construct a crossing at mileage 0.39, Oshawa Railway Spur, with headblock at mileage 300.22 Kingston Subd., for an Order respecting the installation of protective devices at the new crossing at mileage 0.39 of this Oshawa Railway Spur, for authority to reconstruct and widen the approaches of the existing crossing at mileage 0.36 of this Oshawa Railway Spur, and for an Order respecting the relocation of the protective devices for the crossing at mileage 0.36 of this Oshawa Railway Spur, and CN's subsequent opposition and request for a public hearing.

Aug. 17 Section 281 of the *Railway Act*, R.S.C., 1970, c. R-2. Application by Mr. Paul J. Evraire with respect to VIA Rail Special Local and Joint Passenger Tariff 1, C.T.C. 1, effective April 12, 1979, as that applies for travel between Locust Hill and Toronto, Ont. Decision and Order No. R-34217

Aug. 27 Application by VIA Rail, dated Feb. 19, 1982, for approval of a change in the days of operation of Winnipeg-Capreol trains Nos. 7 and 8 during the period of April 25 to Oct. 25, 1982, the Railway Transport Committee's Telex Decision of March 24, 1982 approving VIA's proposed days of operation of Trains Nos. 7 and 8 and requiring the Applicant to operate Winnipeg-Farlane trains Nos. 148 and 149, the "Campers Special", for six additional weekends during 1982 and VIA's application of April 16, 1982 to the Review Committee for an Order varying the said telex Decision by rescinding and deleting that part of the telex ordering VIA Rail to operate six additional trips of Trains 148 and 149 between Winnipeg, Man., and Farlane, Ont. Decision and Order No. R-34260

Disposition

Allowance to record the rehabilitation assets in the normal costing manner consistent with the "total cost concept"

Application for leave to appeal denied

Public hearing denied

Dismissed

Portion referred to in the March 24th telex Decision deleted

Date Rendered**Disposition**

Sept. 3	<p>Section 260 of the <i>Railway Act</i>. Application by CN to discontinue its passenger train service between Toronto-North Bay-Kapuskasing, Ont., presently comprising Trains Nos. 120, 121, 122, 123, 124, 128 and 129, in the matter of Order No. R-25382 dated Sept. 7, 1977 and of a reconsideration of the application to discontinue the service pursuant to the provisions of subsection 260(8) of the <i>Railway Act</i>. Decision and Order No. R-34315</p>	Continue passenger-train service
Sept. 8	<p>In the matter of the schedules of the passenger train service comprised of Trains Nos. 601-606, 603-602, 605-616 and 615-604, operated daily between Sydney and Halifax, N.S., by VIA Rail and CN. Interim Report and Order No. R-34351</p>	VIA Rail and CN to comply with operative part of this order
Oct. 1	<p>In the matter of Order No. R-30536 dated March 7, 1980 and the application by VIA Rail, dated Feb. 12, 1982, to lengthen the schedule of Trains 132 and 133 operating between Montréal and Chicoutimi, Qué., by ten minutes to accommodate certain additional stops on the segment between Rivière-à-Pierre and Chambord, and a submission by the Comité de conservation du train Québec-Chambord, dated Feb. 23, 1982, requesting that Trains 132 and 133 make certain additional stops and operate at certain times over the Rivière-à-Pierre-Chambord segment. Decision and Order No. R-34447</p>	Granted, although experimental in nature
Oct. 7	<p>Section 321 of the <i>Railway Act</i>, R.S.C., 1970. c. R-2. Application by the Cornwall Bridge Toll Committee with respect to tolls contained in Seaway International Bridge Corporation Tariff C.T.C. No. 3, effective June 1, 1981</p>	Seaway authority ordered to comply to Sections 291, 292 or 293 of the <i>Railway Act</i>
Oct. 15	<p>Application by CN for authority to abandon the operation of a portion of the Cowichan Subd. from a point near Deerholme (mile 57.90) to Youbou (mile 81.90) and the operation of a portion of the Tide-water Subd. from Deerholme (mile 0.00) to a point near Cowichan Bay (mile 6.12), B.C. Decision and Order No. R-34493</p>	Continue train operations
Oct. 27	<p>Application by CP Limited for authority to abandon the operation of that portion of the Little Current Subd. from Turner (mile 38.0) to Little Current (mile 38.8) Ont., wherein also requests the rescission of Board of Transport Commissioners for Canada Order No. 66717 dated Nov. 27, 1945. Decision and Order No. R-34542</p>	Granted/Order rescinded

Appendix D

Railway Transport Committee

ORDERS AND DECISIONS, 1982

REMOVAL OF OTHER TRACKAGE

99

Order Number	Date	Type of Order
R-33281	Feb. 2	Orders the abandonment of a portion of track at mile 50.20 Lanigan Subd., Strasbourg, Sask. CP Rail.
R-33480	March 10	Orders the abandonment of an industrial lead at mile 3.32 Strathcona Industrial Lead (formerly "2" line) off mile 4.46 Camrose Subd., Edmonton, Alta., CN.
R-33491	March 10	Orders the abandonment of industrial lead opposite mile 0.70 Edson Subd., Edmonton, Alta., CN.
R-33571	March 19	Orders the abandonment of the Stobie Spur from mile 0.0 to mile 0.25, Sudbury, Ont., CP Rail.
R-33612	March 22	Orders the abandonment of siding off mile 64.40 Windsor Subd., Chatham, Ont., CP Rail.
R-33785	April 26	Authorizes the abandonment of spur off mile 46.44 Okanagan Subd., Vernon, B.C., CP Rail.
R-33837	May 12	Approves the abandonment of the Fonehill Spur (formerly Tonkin Subdivision) from mile 72.65 to mile 73.28, Yorkton, Sask., CN.
R-33865	May 20	Approves the abandonment of the Beach Spur between mile 0.76 and mile 6.87 (off the Oakville Subd.) between Hamilton and Burlington, Ont., CN.
R-33869	May 25	Approves the abandonment of spur track off mile 93.5 Indian Head Subd., Regina, Sask., CP Rail.
R-33905	May 27	Approves the abandonment of Industrial Lead at mile 0.17 Edson Subd., Edmonton, Alta., CN.
R-33910	May 27	Approves the abandonment of spur at mile 0.01 Camrose Subd., Edmonton, Alta., CN.
R-33940	June 1	Authorizes the abandonment of CP Rail's spur off mile 0.64 St. Thomas Subd., at Woodstock, Ont.
R-34018	June 22	Approves the abandonment of CN's Grantham Spur between miles 2.2 and 3.03, St. Catharines, Ont.
R-34037	June 25	Approves the abandonment of CN's Glenavon Extension between miles 2.57 and 2.97, Regina, Sask.
R-34056	July 6	Approves the abandonment of CP Rail's Willroy Spur, Thunder Bay, Ont.
R-34063	July 6	Approves the abandonment of CP Rail's Marysville Spur between mile 0.0 and mile 2.77, Fredericton, N.B.
R-34069	July 8	Approves the abandonment of CP Rail's Industrial track off mile 25.53 Wynyard Subd., Yorkton, Sask.
R-34170	Aug. 4	Approves the abandonment of CP Rail's False Creek Line, Vancouver, B.C.
R-34318	Sept. 2	Approves the abandonment of team track at mile 0.48 Downtown Spur, off mile 58.44 Kentville Subd. at Annapolis Royal, N.S., DAR.
R-34521	Oct. 20	Approves the abandonment of the Carleton Spur, off mile 5.0 Ellwood Subd., Ottawa, Ont., CN-CP Rail.
R-34529	Oct. 21	Approves the abandonment of CP Rail's Lead Track, at Quebec, Que., off mile 0.0 St. Raymond Subd.

Appendix E

Railway Transport Committee

REMOVAL OF OTHER TRACKAGE

100 APPLICATIONS ON HAND DEC. 31, 1982

Subdivision	Mile	Location	Designation
Nova Scotia			
CN/Dartmouth	12.56	Dartmouth	Team Tracks
Quebec			
CP Rail/Temiscaming	0.00-0.90	Temiscaming	Spur (Riordon)
CN/Montreal	0.00-0.13	Montreal	Spur (Bonaventure)
Ontario			
LE&D/Michigan #2		Chatham	Sidings
CONRAIL/Stamford	1.35-2.45	Welland	Industrial Spur
CN/Kingston	4.47-4.65	Oshawa	Spur
CN/Kingston	0.33-0.85	Cobourg	Cobourg Hrbr. Br. Spur
AC/Michipicoten	12.67	Michipicoten	Spur
CP Rail/Kingston	102.09-102.5, 101.6-101.85	Kingston	Sidings
C&O/No. 1	20.65	Harrow	Industrial Spur
CP Rail/Cartier	1.3-1.54	Sudbury	Spur
Saskatchewan			
CP Rail/Indian Head	93.5	Regina	Yard Track
Alberta			
CN/Red Deer	93.1	Red Deer	CN/CP Rail Interchange
CP Rail/Brooks	5.90	Redcliff	Spur
British Columbia			
CN/Okanagan	Off mi. 119.09 & 119.13	Kelowna	Transfer Tracks (2)

Appendix F

Railway Transport Committee

ORDERS AND DECISIONS, 1982 FOR NON-PRAIRIE BRANCH LINE ABANDONMENT

101

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
Nova Scotia CN/Yarmouth	Liverpool-Yarmouth M.0.92 - M.136.60	R-33856 — May 13 R-34165 — July 30	Amendment to R-32347 June 19, 1982 Amendment to R-33856 May 13, 1982
New Brunswick CN/Albert	Salisbury-Hillsboro M.0.00 - M.24.36	R-33718 — April 13	Abandon M.2.85- M.24.36 on May 28, 1982 M.0.00 - M.2.85 Ordered Continued
Quebec CN/Mount Royal CN/Temiscouata	Montreal-Mount Royal M.0.00 - M.4.32 Riviere du Loup-Fraser Jct. M.3.80 - M.77.00	RTC Decision — Jan. 20 R-33271 — Jan. 29	Dismissal of Appli- cation Revoked RTC Order No. R-30741, April 18, 1980
Ontario CN/Marmora CN/Forest CN/Talbot CP Rail/Little Current	Marmora-Lake St. Peter M.61.30 - M.140.37 Lucan-Sarnia Jct. M.15.50 - M.67.38 St. Thomas-Port Stanley M.16.92 - M.23.54 Turner-Little Current M.38.0 - M.38.8	R-33626 — March 23 R-33718 — April 13 R-33826 — May 7 R-34542 — Oct. 27	Abandon April 22, 1982 Ordered Continued M.15.00 to M.48.00 Abandon M.48.00 to 67.38 on May 18, 1982 Abandon June 10, 1982 Abandon Nov. 26, 1982
British Columbia CN/Cowichan- Tidewater	Deerholme-Youbou M.57.90 - M.81.90 Deerholme-Cowichan Bay M.0.50 - M.6.12	R-34493 — Oct. 15	Ordered Continued

Appendix G

Railway Transport Committee

NON-PRAIRIE BRANCH LINE ABANDONMENT

102 APPLICATIONS ON HAND DEC. 31, 1982

Subdivision	Between	Mileage	Status
Newfoundland			
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia	0.00-20.65	Pending
CN/Bonavista	Caledonia Jct. - Bonavista	0.00-87.89	Pending
Nova Scotia			
CN/Caledonia	Caledonia Jct. - Caledonia	0.00-21.92	Statutory five-year review in 1982 — Decision Pending
CN/Oxford	Pugwash Jct. - Scott Spur (incl. Wallace and Picton Spurs)	16.49-71.43	Heard Oct. 26 & 27, 1982 Decision Pending
CN/Dartmouth	Imperoyal - Upper Musquodoboit	18.50-81.80	Review ordered August 1984
CN/Inverness	Port Hastings - Inverness	0.00-55.64	Review in 1986
CN/Middleton	Bridgewater Jct. - Bridgetown	0.00-66.84	Pending
Prince Edward Island			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague (incl. Georgetown Spur)	0.00-25.61	Heard Nov. 3, 1982 Decision Pending
CN/Murray Harbor	Maple Hill - Murray Harbor (incl. Mount Herbert & Vernon Spurs)	0.00-44.4	Heard Nov. 1/ 1982 Decision Pending
CN/Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. - Elmira	0.00-9.85	Heard Nov. 5, 1982 Decision Pending
New Brunswick			
CN/Albert	Salisbury - Mile 2.85	0.00-2.85	Statutory five-year Review 1987
CN/Centreville	Valley - Centreville	0.00-27.72	Heard April 1, 1982 Decision Pending
CN/Richibucto	Kent. Jct. - Richibucto	0.00-26.50	Heard Oct. 28, 1982 Decision Pending
CP Rail/Shore Line	Lepreau - St. George	22.5-42.6	Statutory five-year review in 1982 — Decision Pending
Quebec			
CN/Temiscouata	Rivière du Loup - Fraser Jct.	3.80-77.00	Review Hearing — April 26 & 27, 1982 Decision Pending
CP Rail/Ste. Agathe	St. Jerome - Ste. Agathe	13.6-44.4	Heard Sept. 21 & 22, 1982 — Decision Pending
CP Rail/Ste. Agathe	Ste. Agathe - Mont Laurier	44.4-138.2	Heard Sept. 23 & 24, 1982 — Decision Pending

Subdivision	Between	Mileage	Status
CP Rail/St. Gabriel	St. Felix - St. Gabriel	17.8-27.8	Pending
CP Rail/Temiscaming	Gendreau - Laverlochere	47.9-106.5	Statutory five-year
and Ville Marie	Gaboury - Ville Marie	0.0-7.7	review in 1985
CP Rail/Tring (QCR)	Tring Jct. - Courcelles	1.0-32.5	Statutory five-year
			review in 1984
	Courcelles - Megantic	32.5-57.7	Ordered abandoned
			Feb. 24, 1984
CP Rail/Waltham	Wyman - Waltham	34.0-77.5	Heard June 15, 1982
			Decision Pending
CP Rail/Maniwaki	Laman - Maniwaki	3.0-80.7	Review Ordered Jan. 1984
Ontario			
CN/Beeton	Cheltenham - Beeton	33.90-58.75	Heard Dec. 8, 1982
			Decision Pending
CN/Fergus	Fergus - Palmerston	47.0-72.0	Heard Feb. 8-12, 1982
			— Decision Pending
CN/Fergus	M.0.00 - M.1.14	0.00-1.14	Heard Dec. 7, 1982
(Fergus Town Spur)			Decision Pending
CN/Forest	Lucan - Forest	15.50-48.00	Review ordered
			April, 1984
CN/Kincardine	Listowel - Kincardine	1.41-57.82	Heard Feb. 8-12, 1982
			— Decision Pending
CN/Meaford	Collingwood - Meaford	34.60-52.19	Pending
CN/Owen Sound	Whites Jct. - Durham	0.00-25.72	Heard Feb. 8-12, 1982
(Durham Spur)			
CN/Penetang	Colwell - Hendrie	2.00-11.60	Under five-year
			review
CN/Renfrew	Renfrew Jct. - Whitney	43.79-134.05	Heard Dec. 15, 1982
			Decision Pending
CN/Southampton	Port-Elgin South-	0.90-5.00	Heard Feb. 8-12, 1982
(Southampton Spur)	Southampton		— Decision Pending
CN/Uxbridge	Blackwater - Woodville	0.00-12.55	Pending
(Cannington Spur)			
CP Rail/Carleton Place	Nepean - Carleton Place	9.0-28.1	Pending
CP Rail/Walkerton	Saugeen-Walkerton	0.0-37.3	Heard Feb. 8-12,
			Decision Pending
British Columbia			
CN/Cowichan	M.0.00 - M.1.37	0.00-1.37	Statutory five-year
(Saanich Spur)			Review in 1984
CN/Cowichan	Deerholme-Youbou	57.9-81.9	Statutory five-year
and Tidewater	Deerholme - Cowichan Bay	0.00-6.12	Review in 1987
CP Rail/Kaslo	Rosebery - Nakusp	0.00-12.55	Statutory five-year
			Review in 1985.

Appendix H

Railway Transport Committee

ORDERS AND DECISIONS, 1982

104 SECTION 260(8) (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Canadian National				
Montreal-Gaspé, Québec-Moncton	29/12/70	28/06/79	R-28954	Replace conventional equipment with RDC on Matapedia-Gaspé segment.
Montreal-Halifax/Sydney	29/12/70	June/79	Final Plan	Montreal-Campbellton reduced to once daily; daily daytime service between Montreal and Mont Joli and between Campbellton and Moncton.
Sydney-Truro-Halifax	29/12/70	June/79	Final Plan	Continued service. Restructured use of RDC.
Toronto-Kingston	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
Montréal-Chicoutimi	27/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council varied Order R-31300 and reduced frequency to tri-weekly.
Chambord-Dolbeau	20/11/72	25/01/82	R-33216	Discontinued service effective March 8, 1982.
Montréal-Senneterre-Cochrane	27/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council varied Order R-31300 and reduced frequency to tri-weekly.
Montréal-Sherbrooke	03/05/71	28/06/79	R-28952	Order-in-Council PC 1982-1705 of June 3, 1982 discontinued service effective Sept. 7, 1982.
Senneterre-Val d'Or	27/10/69	12/11/81	R-32961	Reduced frequency to three days per week.
Ottawa-Belleville	03/05/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
*Toronto-Stratford	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
Winnipeg-Regina-Prince Albert	03/05/71	06/08/81	PC-1981-2171	Varied Order R-29855 WD discontinuing the Saskatoon-Prince Albert segment and retained Regina-Saskatoon segment as part of new Winnipeg-Regina-Saskatoon service.
St. John's-Argentia	CN submitted applications dated			
St. John's-Carbonear	Feb. 18, 1982 for discontinuance of these			
Clareville-Bonavista	services.			
*Hearst-Nakina	03/05/71	22/12/82	R-34751	Continued service.
Wabowden-Gillam-Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Continued service.
*Sioux Lookout-Thunder Bay	03/05/71	22/12/82	R-34752	Continued service.
The Pas-Lynn Lake	03/05/71	28/09/81	WDR-00383	Continued service.
*Toronto-London-Sarnia	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
*Montréal-Québec	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
*Montreal-Brockville-Toronto	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
*Toronto-Windsor	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
*Toronto-North Bay-Kapuskasing	27/10/69	15/10/82	R-34487	Ordered service continued.

*Denotes service reviewed in 1982.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
*Toronto-Niagara Falls	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued. (See Order R-31299)
Winnipeg-Thompson-Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Reduced service. Discontinued trains 90-91 and rerouted trains 92, 93, 94 and 95.
*Edmonton-Jasper-Prince George-Prince Rupert	27/10/69	19/03/82	R-33580	Ordered service continued.
Montréal/Toronto-Vancouver	29/12/70	06/08/81	PC-1981-2171	Amended Western Final Plan eliminating transcontinental trains and inaugurating quasi intercity services in certain areas.
Moncton-Saint John	27/10/69	June/79	Final Plan	Service extended beyond Moncton to Halifax.
Toronto-Stouffville	27/10/69	29/05/81	R-32318	Order-in-Council PC 1982-1705 of June 3, 1982 discontinued service effective Sept. 7, 1982.
*Ottawa-Brockville-Toronto	03/05/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
*Montréal-Ottawa	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
Winnipeg-Farlane	13/02/74	09/02/81	WDR-00134	Ordered service continued.
Toronto-Barrie	—	26/02/76	R-22346	Order-in-Council PC 1982-1705 of June 3, 1982 discontinued service effective Sept. 7, 1982.
CP Rail				
Halifax-Yarmouth	31/10/69	04/09/81	R-32608	One-year experiment completed and service ordered continued.
*Montréal-Quebec	31/10/69	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
Montréal/Toronto-Vancouver	31/10/69	Oct./77	PC-1981-2171	Amended Western Final Plan discontinuing transcontinental service between Montreal-Ottawa and Sudbury and substituting local service tri-weekly between Ottawa and Sudbury.

*Denotes service reviewed in 1982.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Toronto-Peterborough-Havelock	31/10/69	29/05/81	R-32317	Order-in-Council PC 1982-1705 of June 3, 1982 discontinued service effective Sept. 7, 1982.
Sudbury-White River	31/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Order-in-Council discontinued service in off-peak period and reduced peak period service to tri-weekly.
Calgary-Edmonton	31/10/69	31/03/81	WDR-00199	Ordered "Provisional Service" for one year from date of implementation.
Victoria-Courtenay	11/09/74	22/11/78	Review	Committee reversed RTC Decision to discontinue service.
Ontario Northland Railway	No remaining services for which applications received.			
Algoma Central Railway Sault Ste Marie-Hearst	01/10/76	13/12/82	R-34714	Ordered service continued.
Northern Alberta Railway Edmonton-Waterways	—	14/08/80	R-31300	Declared a passenger train service. No application to discontinue service.
White Pass & Yukon Corp. Whitehorse-White Pass	—	14/08/80	R-31300	Declared a passenger train service. No application to discontinue service.
Quebec North Shore & Labrador Railway Sept-Iles and Schefferville Ross Bay Jct. and Wabush- Labrador City	26/03/81	19/02/82	R-33383	Declared a passenger train service.

*Denotes service reviewed in 1982.

Appendix I

Railway Transport Committee

RAIL ACCIDENTS PRELIMINARY STATISTICS, 1982

107

	Totals	Casualties	
		Killed	Injured
Derailments of through trains at any point	276	0	94
Other derailments in yards and sidings of train stock	52	0	11
Total derailments reportable of train stock	328	0	105
Derailments of track maintenance machines	4	0	4
Derailments of track motor cars etc.	14	0	13
Total derailments reportable	346	0	122
Collisions involving through trains	28	0	111
Other collisions reportable in yards and sidings	65	0	30
Total collisions involving train stock only	93	0	141
Collisions between trains and track maintenance machines	1	0	0
Collisions between trains and track motor cars	27	2	16
Collisions between track maintenance machines	3	2	3
Collisions between track motor cars	8	0	8
Collisions between track motor cars and track machines	4	0	2
Total collisions reportable	136	4	170
Crossing accidents reportable	673	75	354
Accidents involving Dangerous Commodities			
Derailment of through trains	55	0	5
Other derailments	46	0	2
Collisions involving through trains	10	0	94
Other collisions	51	0	12
Miscellaneous incidents (leakages etc.)	91	0	1
Crossing accidents with Dangerous Commodities involvement	8	3	6
Total Dangerous Commodities cases reportable	261	3	120

Note: The above data are known to be incomplete and are to be treated as preliminary only, subject to almost certain revision in accordance with receipt of late advices and cancellations.

Appendix J

Railway Transport Committee

108 SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1981

	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1982
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 33,122,397	\$ 24,787,364
Section 258 (Protected Branch Lines)	238,782,343	217,790,967
Section 261 (Passenger-Train Services) ²	4,213,293	3,070,528
Section 272 (Eastern Rates)	34,582,416	34,582,416
Total	<u>\$310,700,449</u>	<u>\$280,231,275</u>

¹The date of Claims for Actual Losses by railway companies is footnoted in the following tables.

²Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80% of certified actual loss.

Appendix K

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1981 CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1982
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 19,433,516	\$ 14,663,303
Section 258 (Protected Branch Lines)	114,482,468	109,414,221
Section 261 (Passenger-Train Services) ²	1,846,888	1,226,151
Section 272 (Eastern Rates)	23,788,292	23,788,292
Total	<u>\$159,551,164</u>	<u>\$149,091,967</u>

¹The date of Claims for Actual Losses by the railway company is footnoted in the following tables.

²Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed.

Appendix L

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1981

CANADIAN PACIFIC LIMITED

109

	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1982
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 13,688,881	\$ 10,124,061
Section 258 (Protected Branch Lines)	124,299,875	108,376,746
Section 272 (Eastern Rates)	10,794,124	10,794,124
Total	<u>\$148,782,880</u>	<u>\$129,294,931</u>

The date of Claims for Actual Losses by the railway company is footnoted in the following tables.

Appendix M

Railway Transport Committee

CLAIMS AND PAYMENTS, 1981

SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS		Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1982
Subdivision	Between		
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 242,091	\$ Nil ²
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	894,909	Nil ²
Prince Edward Island			
3. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague (incl. Georgetown Spur)	174,424	Nil ²
4. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	306,578	Nil ²
5. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	52,189	Nil ²
Nova Scotia			
6. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	168,567	160,577
7. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	290,101	276,352
8. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	283,115	269,697
9. Oxford	Pugwash Jct.-Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	224,572	Nil ²
10. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	1,123,127	1,069,896

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1982
New Brunswick			
11. Albert	Salisbury-Hillsboro	\$ 60,746 ³	\$ 57,867
12. Centreville	Valley-Centreville	527,642	Nil ²
Québec			
13. Montfort (Grenville Spur)	St. Andrews East-Grenville	14,113 ⁴	13,444
14. St. Judes	St. Hyacinthe-Bellevue Jct.	45,906 ⁴	43,730
15. Temiscouata ⁵	Rivière-du-Loup-Edmundston East	361,354	Nil ²
Ontario			
16. Beeton	Cheltenham-Beeton	104,696	Nil ²
17. Drumbo	Paris Jct.-Tavistock	99,343 ⁴	94,635
18. Fergus (Fergus Town Spur)	M. 0.00-M. 1.14	1,028 ³	Nil ²
19. Forest	Lucan-Sarnia Jct.	127,861 ³	121,801
20. Haliburton	Lindsay-Haliburton	271,286 ⁴	258,428
21. Meaford (Penetang Spur)	North Colwell-Hendrie	25,078	23,889
22. Kincardine	Listowel-Kincardine	404,273	Nil ²
23. Marmora	Marmora-Lake St. Peter	213,260	Nil ²
24. Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct.-Durham	127,895	Nil ²
25. Talbot	St. Thomas-Port Stanley	32,220	30,693
Manitoba			
26. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	381,782	363,688
27. Inwood	Fisher Branch-Hodgson	28,804	27,439
28. Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct.	46,220	44,029
29. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	525,312	500,415
30. Ridgeville	Ridgeville-Fredensthal	35,198 ⁴	33,530
31. Ridgeville	Fredensthal-B.N. Jct.	6,450 ⁴	6,144
32. Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany	91,927	87,570
33. Ste. Rose	Ste. Rose-Rorketon	79,243	75,488
34. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	271,140	258,289
35. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	366,049	348,700
Saskatchewan			
36. Acadia Valley ⁶	Eyre Jct.-Acadia Valley	680,462	648,212
37. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	277,788	264,622
38. Avonlea	Parry-Avonlea	582,796	555,174
39. Bodo	Cactus Lake-Bodo	300,328	286,094
40. Carlton	Dalmeny-Laird	491,052	467,779
41. Carlton	Laird-Carlton	167,140 ⁴	159,218
42. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	393,345	374,703
43. Chelan	Reserve-Weekes	81,512	77,649
44. Corning	Peebles-Corning	327,676	312,145
45. Corning	Corning-Handsworth	134,174 ⁴	127,815
46. Cudworth	St. Louis-M. 103.25	162,018	154,339
47. Dodsland	Biggar-Dodsland	529,260	504,176
48. Erwood ⁷	Baden-Hudson Bay	394,682	375,976

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed¹	Payments to Dec. 31, 1982
49. Gravelbourg	Claybank-Mossbank	\$ 312,637	\$ 297,819
50. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	23,151	22,054
51. Gravelbourg	Tyson-Neidpath	240,566 ⁴	229,164
52. Meskanaw	Thatch-Meskanaw	266,254 ⁴	253,635
53. Porter	Oban Jct.-Cando	223,285	212,703
54. Preeceville	Preeceville-Kelvington	1,232,042	1,173,650
55. Rhein	Ross Jct.-Hamton	104,283	99,341
Alberta			
56. Coronado	Lindbergh-Heinsburg	49,683 ⁴	47,329
57. Endiang	Endiang Jct.-Byemoor	789,052	751,655
58. Rosedale	Rosedale-East Coulee	52,107 ⁸	49,637
-Bullpound Joint Section			
59. Stettler	Ferlow Jct.-Donalda	717,732	683,715
60. Stettler	Donalda-Dinosaur	2,372,994	2,260,801
British Columbia			
61. Cowichan (Saanich Spur)	M. 0.00-M. 1.37	112,952	107,597
62. Cowichan -Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	406,046	Nil ²
Sub-Total (CN)		\$19,433,516	\$14,663,303

CANADIAN PACIFIC LIMITED⁹

New Brunswick

63. Shore Line	Lepreau-St. George	107,602	76,767
----------------	--------------------	---------	--------

Québec

64. Maniwaki	Laman-Maniwaki	505,509	440,828
65. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Courcelles	310,010	Nil ¹⁰
66. Ste. Agathe	St. Jérôme-Mont-Laurier	1,345,073	Nil ²
67. St. Gabriel	St. Félix-St. Gabriel	30,556	Nil ²
68. Témiscaming -Ville Marie	Gendreau-Laverlochère Gaboury-Ville Marie	439,039	375,048
69. Waltham	Wyman-Waltham	349,205	Nil ²

Ontario

70. Carleton Place ³	Nepean-Carleton Place	136,474	Nil ²
71. Walkerton	Saugeen-Walkerton	270,938	Nil ²

Manitoba

72. Lyleton	Waskada-Dalny	150,977	193,196
-------------	---------------	---------	---------

Saskatchewan

73. Amulet	Crane Valley-Cardross	140,033	136,393
74. Asquith	Urban-Sonningdale	576,609	524,870
75. Colonsay	Amazon-Colonsay	245,234	197,089
76. Colony	Rockglen-Killdeer	324,564	296,930
77. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	321,578	373,056

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1982
78. Kelfield	Brass-Kelfield	\$ 764,358	\$ 700,537
79. Matador	Gunnworth-Wartime	66,181	57,934
80. McMorran	Milden-Gunnworth	367,480	335,494
81. Melfort	Lac Vert-Gronlid	1,575,772	1,505,472
82. Pennant	Hazlet-Verlo	153,480	135,869
83. Shamrock	Archive-Hak	2,174,281	1,815,450
84. Wishart	Foam Lake-Wishart	493,235	471,826
Alberta			
85. Alberta Central	Forth-Benalto	388,056 ⁴	239,496
86. Furness ¹¹	Epping-Paradise Valley	721,070	643,307
87. Langdon	Carbon-East Coulee	720,379	723,782
88. Strathmore	Gleichen-Namaka	30,962 ⁴	26,689
89. Strathmore	Namaka-Strathmore	126,245 ⁴	107,869
90. Strathmore	Strathmore-Langdon	345,637	305,520
British Columbia			
91. Kaslo	Denver Canyon-Rosebery	2,856 ⁴	2,600
92. Kaslo	Rosebery-Nakusp	505,488	438,039
	Sub-Total (CP)	\$13,688,881	\$10,124,061
	Total (CN & CP) Section 256	\$33,122,397	\$24,787,364

¹As filed by CN May 3, 1982, and by CP August 27, 1982.

²Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made for this line.

³New application therefore line only claimed for portion of year.

⁴Abandonment authorized during 1981, therefore only claimed for portion of year.

⁵Minor portion of this line in New Brunswick.

⁶Minor portion of this line in Alberta.

⁷Minor portion of this line in Manitoba.

⁸Abandonment authorized during 1981. Claimed full year, only eligible for 11 months.

⁹All payments based on claims for actual loss as filed April 14, 1982. No payment adjustments processed by December 31, 1982, based on (1) above.

¹⁰Subsidization suspended pending clarification of legal status of abandonment application.

¹¹Minor portion of this line in Saskatchewan.

Appendix N

Railway Transport Committee

CLAIMS AND PAYMENTS, 1981 SECTION 258 (PROTECTED BRANCH LINES)

113

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS		Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1982
Subdivision	Between		
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	\$ 378,853	\$ 362,071
2. Carman	Carman-Graysville	169,030	161,542
3. Cowan	North Jct.-Swan River	1,127,312	1,077,373
4. Erwood	Swan River-Birch River	1,230,294	1,175,794
5. Hartney	Belmont-Elgin	959,777	917,260
6. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill	2,276,018	2,175,192
7. Miami	Morris-Somerset	1,244,290	1,189,169
8. Miami	Somerset-Belmont	1,068,870	1,021,520
9. Rossburn	Bethany-Russell	2,388,113	2,282,322
10. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	168,128	160,680
Saskatchewan			
11. Amiens	Spiritwood-England	839,563	802,372
12. Arborfield	Crane-Arborfield	846,084	808,604
13. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	16,721	15,980
14. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	1,285,400	1,228,458
15. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	739,677	706,910
16. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	1,645,633	1,572,733
17. Big River	Shellbrook-Big River	1,755,514	1,677,747
18. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	1,426,514	1,363,321
19. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	3,198,715	3,057,016
20. Bodo	Unity-Cactus Lake	940,726	899,052
21. Bolney	Spruce Lake Jct.-Paradise Hill	600,112	573,528
22. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	3,671,796	3,509,139
23. Central Butte	Mawer-Central Butte	490,041	468,333
24. Chelan	Weekes-Porcupine Plain	649,160	620,403
25. Chelan	Porcupine Plain-Crooked River	922,713	881,838
26. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	683,284	653,016
27. Conquest	Dunblane-Beechy	1,609,559	1,538,257
28. Cromer	Maryfield-Kipling	1,390,398	1,328,805
29. Cudworth	Meacham-Totzke	297,573	284,391
30. Cudworth	Totzke-Domremy	1,903,515	1,819,192
31. Cudworth	Domremy-St. Louis	457,113	436,864
32. Cudworth	M. 103.25-Cudworth Jct.	22,858	21,845
33. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake	1,360,440	1,300,174
34. Elrose	Conquest Jct.-Glidden	4,845,706	4,631,046
35. Glenavon	Kipling-McCallum	1,092,027	1,043,651
36. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	2,122,680	2,028,647
37. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	791,410	756,351

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1982
38. Lampman	Maryfield-Estevan	\$ 743,587	\$ 710,647
39. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	2,855,252	2,728,767
40. Mantario	Glidden-Alsask	1,518,387	1,451,124
41. Meskanaw	Melfort-Thatch	13,390	12,797
42. Northgate	Northgate-Lampman	482,405	461,035
43. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	838,812	801,654
44. Preeceville ²	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	3,011,272	2,877,876
45. Preeceville	Lilian-Preeceville	306,798	293,207
46. Rhein	Hamton-Wroxton	745,221	712,209
47. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	524,498	501,263
48. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	2,185,336	2,088,527
49. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	3,848,882	3,678,381
50. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	1,763,560	1,685,436
51. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	6,577,320	6,285,951
52. Tonkin	MacNutt-Wroxton	807,341	771,577
53. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	3,688,974	3,525,557
54. Weyburn	Talmage-Weyburn	126,781	121,165
55. Weyburn	Weyburn-Radville	699,223	668,248
56. White Bear	Eston-Lacadena	808,432	772,619
Alberta			
57. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	1,692,722	1,617,736
58. Alliance	Forestburg-Alliance	1,206,650	1,153,197
59. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	1,842,885	1,761,248
60. Barrhead	Busby-Barrhead	856,655	818,707
61. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1,461,214	1,396,484
62. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	2,191,328	2,094,254
63. Coronado	Abilene Jct.-Elk Point	1,419,561	1,356,676
64. Demay	Camrose Jct.-Ryley	247,285	236,331
65. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	4,369,464	4,175,902
66. Grande Prairie ³	Rycroft-Dawson Creek	4,670,644	4,463,740
67. Lac La Biche -Waterways	Banko Jct.-Lac La Biche Lac La Biche-Waterways	825,304	788,744
68. Oyen ⁴	Kindersley-Hanna	6,433,814	6,148,803
69. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	3,467,967	3,314,339
70. Sheerness	Batter Jct.-Sheerness	167,148	159,743
71. Smoky	Winagami-Spirit River	5,468,739	5,229,681
Sub-Total (CN)		\$114,482,468	\$109,414,221

CANADIAN PACIFIC LIMITED⁵

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed¹	Payments to Dec. 31, 1982
Manitoba			
72. Arborg	Rugby-Arborg	\$ 998,128	\$ 873,951
73. Glenboro	Murray Park-Souris (incl. Carman Spur)	1,841,661	1,802,345
74. Gretna	Rosenfeld-Gretna	2,468,217	2,209,064
-La Rivière	Fortress-La Rivière		
75. Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet	678,873	528,825
76. Lyleton	Deloraine-Waskada	377,867	333,838
77. Napinka	La Rivière-Napinka	3,223,705	3,019,680
78. Russell	Binscarth-Inglis	513,891	524,647
79. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	378,698	350,606
Saskatchewan			
80. Altawan ⁶	Shaunavon-Manyberries	3,672,809	2,961,070
81. Amulet	Amulet-Crane Valley	2,306,760	1,549,004
-Assiniboia	Weyburn-Assiniboia		
82. Arcola ²	Schwitzer-Arcola	1,981,838	1,820,948
83. Bromhead	Estevan-Minton (incl. Tribune Spur)	2,247,082	2,227,236
84. Bulyea	Neudorf-Bulyea	4,357,797	3,681,078
85. Burstall ⁶	Leader-Fox Valley (incl. McNeill, Schuler and Ingebright Lake Spurs)	1,166,424	1,606,325
86. Colonsay	Dilke-Amazon	2,287,939	2,118,408
87. Dunelm	Player-Simmie	852,785	726,809
88. Empress ⁶	Java-Empress (incl. Grant Spur)	6,070,123	5,171,630
89. Expanse	Curle-Assiniboia	797,818	764,309
90. Fife Lake	Assiniboia-Coronach	1,468,041	1,250,762
91. Hatton	Hatton-Golden Prairie	624,470	575,157
92. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	3,248,722	3,053,519
93. Kisbey	Arcola-Weyburn	1,030,748	931,446
94. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	5,623,686	3,233,570
95. Macklin	Kerrobert-Macklin	2,830,416	2,436,133
96. Matador	Wartime-Kyle	1,685,862	1,240,081
97. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	2,831,566	2,701,261
98. Melfort	Lanigan-Lac Vert	1,921,579	1,596,477
99. Neudorf	Rocanville-Neudorf	1,503,153	1,175,698
00. Notukeu	Notukeu-Val Marie	3,249,326	3,196,419
01. Outlook	Moose Jaw-Outlook	3,721,484	3,227,059

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1982
102. Pennant	Wickett-Hazlet	\$ 545,179	\$ 517,809
103. Prince Albert	Lanigan-Northway	2,112,366	1,434,666
104. Reford	Kerrobot-Wilkie	1,006,388	833,446
105. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	6,168,599	5,924,931
106. Tisdale	Goudie-Nipawin	3,727,400	3,452,617
107. Tyvan	Stoughton-Crecy	2,610,984	2,250,973
108. Vanguard	Swift Current-Meyronne	2,321,785	2,065,941
109. White Fox	Nipawin-Sharpe	2,551,641	2,385,299
110. Wood Mountain	Ogle-Mankota	1,796,487	1,808,072
Alberta			
111. Bassano	Empress-Bassano	2,361,784	1,281,964
112. Cardston	Stirling-Cardston	2,691,981	2,401,278
113. Coronation ⁴	Kerrobot-Coronation	3,679,510	3,241,019
114. Irricana	Bassano-Standard	1,694,856	1,426,992
115. Lacombe	Coronation-Nevis (incl. Cordel Spur)	3,366,491	3,592,868
116. Langdon -Acme	Langdon-Carbon Cosway-Wimborne	2,204,606	1,051,029
117. Lomond	Eltham-Hays	4,585,800	4,049,975
118. Macleod	Aldersyde-Fort Macleod (incl. Claresholm Airport Spur)	2,517,027	2,396,718
119. Stirling	Manyberries-Stirling	4,344,559	3,630,428
120. Strathmore	Langdon-Shepard	131,553	117,356
121. Turin	Coalhurst-Turin	1,193,865	1,193,290
122. Willingdon	Lloydminster-Akenside (incl. Chemical Spur)	6,725,546	6,432,720
Sub-Total (CP)		\$124,299,875	\$108,376,746
Total (CN & CP) Section 258		\$238,782,343	\$217,790,967

¹As filed by CN May 3, 1982, and by CP August 27, 1982.

²Minor portion of this line in Manitoba.

³Minor portion of this line in British Columbia.

⁴Minor portion of this line in Saskatchewan.

⁵All payments based on claims for actual loss as filed April 14, 1982. No payment adjustments processed by December 31, 1982, based on (1) above.

⁶Minor portion of this line in Alberta.

Appendix O

Railway Transport Committee

CLAIMS AND PAYMENTS, 1981 SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

117

Company	Passenger-Train Service	80% of Actual Loss Claimed	80% of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1982
1. Canadian National Railways	Toronto-North Bay ("Northlander")	\$1,846,888 ¹	\$1,226,151 ²
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	2,197,424 ¹	1,766,587 ²
3. Toronto, Hamilton & Buffalo Railway	Hamilton-Welland	105,238 ^{1,3}	77,790 ²
4. Consolidated Rail Corporation	Welland-Buffalo	63,743 ^{3,4}	Nil ⁵
Total		<u>\$4,213,293</u>	<u>\$3,070,528</u>

¹80% of claims for Actual Loss as filed June 21, 1982.

²The payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1981, filed in January, 1981, in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.

³Discontinuance authorized during 1981, therefore only claimed for portion of year.

⁴80% of claims for Actual Loss as filed August 21, 1981.

⁵No payment has been made as certain leases have yet to be resolved.

Appendix P

Air Transport Committee

118 SELECTED STATISTICS

	1981	1982
Number of Licensees		
Licensed Carriers	1,882	2,031
Fixed Wing	1,742	1,871
Rotating Wing	140	151
Domestic Carriers	1,048	1,101
Foreign Carriers	834	921
Licence Applications		
On hand Jan. 1, 1982	433	311
Received during Year	1,010	1,081
Dealt with	1,132	1,031
In process	311	361
Approved	831	701
Denied	140	101
Withdrawn	5	1
Dismissed	1	
Authorities		
Reinstated	12	
Rescinded, Cancelled, Suspended	421	351
Private aircraft exemptions	121	61
Flying farmer exemptions	91	81
Flying training satellite base authorities	58	41
Orders and Decisions		
Orders issued	835	711
Decisions issued	320	461

Appendix Q

Air Transport Committee

SELECTED CHARTER FLIGHTS APPLICATION AND APPROVAL RECORDS *

119

	1981		1982	
Charter Types	Flights	Seats	Flights	Seats
Inclusive Tours				
Canadian-Originating	2,979	360,276	3,635	453,238
Foreign-Originating	38	6,939	56	7,190
Entity and Common Purpose				
Canadian-Originating	909	—	558	51,531
Foreign-Originating	592	—	512	24,563
Domestic	36	—	43	3,019
ABC/Affinity				
Canadian-Originating (ABC)	3,855	650,589	2,783	790,105
Foreign-Originating (ABC)	1,629	—	1,650	—
(AFF)	43	—	50	—
ABC's (Domestic)	1,759	376,217	2,970	560,542
ABC/ITC's (New charter type introduced in 1980)	6,506	912,893	9,307	1,502,778
ABC/ITC's (Domestic)	81	9,477	88	10,320
Inclusive Tours converted to ABC/ITC	118	14,375	213	27,046
ABC's converted to ABC/ITC	1,641	523,847	1,166	421,868

*These figures for each charter type do not include conversions of ABC's or ITC's to ABC/ITC, which are counted separately.

Appendix R

Air Transport Committee

120 LICENCE AND FLIGHT APPLICATIONS INTERNATIONAL SERVICES

	1981	1982
Licence Applications		
Canadian applicants	56	15
Foreign applicants	224	172
Flight Requests by non-licensees (U.S. small aircraft operators)	213	108

Appendix S

Air Transport Committee

TARIFF AND SERVICE FILING ACTIVITY

	1981	1982
Schedules and Service Patterns	6,787	8,702
Passenger Tariffs		
Canada (Domestic) & Canada-USA	117,433	161,634
Canada-Transocean	49,973	53,392
Cargo Tariffs		
Canada (Domestic) & Canada-USA	17,474	14,080
Canada-Transocean	39,307	25,603
Charter Tariffs (all areas)	15,270	12,756
Total Filings	246,244	276,167

Appendix T

Water Transport Committee

APPLICATIONS, 1982

121

Applications	Number Received	Granted	Other
Proposed tariffs of pilotage			
Charges s. 23 Pilotage Act			
Atlantic Pilotage Authority	3		
Laurentian Pilotage Authority	1		
Pacific Pilotage Authority	1		
Great Lakes Pilotage Authority	1		
Tariff approval — Transport Act	6		
Water Transport Licences — Transport Act			
Great Lakes	2	2	
Mackenzie River	9	7	2 dismissed
Cdn. Western Arctic	2	2	
Transport Act — Review Committee Decisions — None			
Acquisitions in 1982			
Proposals (s. 27 N.T.A.)	5		
Inquiries	3		

Appendix U

Water Transport Committee

122

COASTING TRADE EXEMPTION WAIVER APPLICATIONS, 1982

Date	Ship	Flag	Applicant	Waiver
Jan. 13	Boltentor	GER.	Crosbie Offshore	Approval
Jan. 19	Mai	NOR.*	Sefel	Approval
Jan. 19	Aquarius	NET.*	Dome	Approval
Jan. 28	Marysville	U.S.	Esso	Approval
Jan. 28	Unnamed tanker	FOR.	Gulf	Withdraw
Feb. 4	Thamesfield	U.K.	Can. Transport Co.	Approval
Feb. 8	Langlade	FRE.	J. Penny & Sons	Approval
Feb. 11	Unnamed tanker	FOR.	Gulf	Approval
Feb. 17	Hancock Trader	CAY.	Baffin Enterprises	Withdraw
Feb. 18	Nordertor	CAN.	Crosbie Offshore	Approval
Feb. 22	Kruezturm	CAN.	Crosbie Offshore	Approval
Feb. 24	Hannah 5101	U.S.	Esso	Approval
Mar. 1	Boltentor	CAN.	P.F. Collins	Approval
Mar. 3	Two Barges	U.S.	Dillingham	Approval
Mar. 4	Neutor	CAN.	P.F. Collins	Approval
Mar. 4	Zapata Scotian	U.S.*	Atlantic Customs Broker	Approval
Mar. 4	Ravensturm	CAN.	P.F. Collins	Approval
Mar. 3	Chimo	NOR.	J. Walton Steamships	Withdraw
Mar. 8	Schnoorturn	CAN.	P.F. Collins	Approval
Mar. 8	Western Wind	PAN.*	Can. Occidental	Approval
Mar. 9	Manhattan Island	U.S.*	Lydon dredging	Approval
	East River	U.S.	Lydon dredging	Approval
Mar. 10	Sidon	GER.	Ultramar	Denial
Mar. 12	Warschu	GER.	Can. Transport Co.	Approval
Mar. 15	Gypsum Countess	U.K.	Can. Salt Co.	Approval
Mar. 18	Hoegh Clipper	NOR.	Kuehne & Nagel	Approval
Mar. 22	Neutor	CAN.	P.F. Collins	Approval
Mar. 23	Hannah 6301	U.S.	Esso	Approval
Apr. 2	Boltentor	CAN.	P.F. Collins	Approval
Apr. 5	Dresden	GER.	Can. Transport Co.	Approval
Apr. 7	Jo Master	NOR.	C.I.L. Inc.	Approval
Apr. 8	Mai	NOR.*	P.F. Collins	Approval
Apr. 20	Bonaventure II	CAN.	Atlantic Freight Lines	Approval
Apr. 20	Nepco 140	U.S.	McMaster Meighan	Denial
Apr. 21	Sunemerillon	CAN.	Enterprises Sylthi	Denial
Apr. 23	Skagerrak	NOR.*	Affiliated Customs	Approval
Apr. 29	Astron	BER.	Coastal Shipping Ltd.	Approval
May 5	Emma Johanna	GER.	Can. Transport Co.	Approval
May 7	Shannon/Kinsdale	U.S.	C.S.L.	Approval
May 7	Grant Mariner	PAN.*	Mobil	Withdraw
May 13	Metro Sun	U.K.	Gulf	Withdraw
May 13	Hercules/Polly B/Atlas Zeus/Green Giant	U.S.	Leith & Dyke	Approval
May 19	Gypsum Countess	U.K.	Canadian Salt	Approval
May 20	Thamesfield	U.K.	Can. Transport Co.	Approval
May 28	Haugtank	NOR.	P.F. Collins	Denial
June 1	Mai	NOR.*	P.F. Collins	Approval
June 2	Liv Profiler/ Java Seal	NOR.* U.S.*	Shell	Approval

*Non-coasting trade activity

Date	Ship	Flag	Applicant	Waiver
June 4	Western Viking	PAN.*	Canterra Energy	Approval
June 4	Mudcat Model 10	—*	Degelman Dredging	Approval
June 7	Gypsum Countess	U.K.	Boreal	Approval
June 7	Canmar Careen	CAN.*	Dome	Approval
June 8	Schnoorturm	CAN.	P.F. Collins	Approval
June 8	Rowan Juneau	U.S.*	Atlantic Customs Brokers	Approval
June 16	Seawolf 101 & 102	SPA.	P.F. Collins	Approval
June 22	Cable Venture	U.K.*	Teleglobe Canada	Approval
June 23	Hans Egede	NOR.*	P.F. Collins	Approval
June 25	Kruezturm	CAN.	P.F. Collins	Approval
June 25	Scorpio type	U.S.*	Crosbie Offshore	Approval
June 25	Skauvann	NOR.	Dome	Approval
June 30	Stena Jutlandica	SWE.	C.N. Marine	Approval
June 29	Wena	MAL.	Capt. P. Ennis	Denial
July 2	Osa Ghent	BEL.	P.F. Collins	Approval
July 5	Barges	U.S.	K. Viney	Withdrawn
July 6	Warschau	GER.	Can. Transport Co.	Approval
July 9	Unnamed bulk carrier	FOR.	Arctic Grain	Denial
July 19	Betty Gale/Ols 30	U.S.	Polysar Ltd.	Approval
July 23	Golar Petrotrade	LIB.	Dow Chemicals	Approval
July 26	Heather Sea	U.K.	Seaforth Fednav	Approval
July 30	Fairlane	NET.	Dominion Engineering	Withdrawn
July 30	Super Fran Bradach	U.S.	Leith & Dyke	Approval
Aug. 3	Norris Tide	U.S.*	ABCO Offshore	Approval
Aug. 3	Pholas	U.K.*	I.H. Mathers	Approval
Aug. 4	Fjellnes	PAN.	Montreal Shipping	Approval
Aug. 4	Workhorse/Hustler	U.S.	Sceptre Dredging	Approval
Aug. 9	Dresden	GER.	Can. Transport Co.	Approval
Aug. 11	Unnamed tanker barge	U.S.	Great Lakes Marine	Withdrawn
Aug. 12	Haakon	U.S.	Davidson & Sons	Approval
Aug. 20	Ross Seal	U.S.*	Bow Valley	Approval
Aug. 26	Thamesfield	U.K.	Can. Transport Co.	Approval
Sept. 3	Schnoorturm Boltentor	CAN.	Crosbie Offshore	Withdrawn
Sept. 14	Schnoorturm Boltentor	CAN.	Crosbie Offshore	Approval
Sept. 14	Gypsum Countess	U.K.	Boreal	Denial
Sept. 15	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Approval
Sept. 17	Calhoun	U.S.	Leith & Dyke	Approval
Sept. 20	Rich Arrow	JAP.	Dow Chemical	Approval
Sept. 20	Hegg	JAP.	Robert Reford	Approval
Sept. 27	Royal	U.S.	Sceptre Dredging	Approval
Sept. 27	Balder Borkum/Balder Husum	NOR.	Balder Offshore	Approval
Sept. 29	Rimba Balau	MAL.	Federal Commerce	Approval
Sept. 29	Hans Egede	CAN.*	Sefel Geophysical	Denial
Oct. 5	Balder Borkum	NOR.	Balder Offshore	Approval
Oct. 14	Boltentor/Neutor	CAN.	Crosbie Offshore	Approval
Oct. 18	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Approval
Oct. 19	Kruezturm	CAN.	Crosbie Offshore	Approval
Oct. 19	Century	U.S.	McAllister Towing	Approval
Oct. 20	Pioneer Service	U.S.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval

*In-coasting trade activity

Date	Ship	Flag	Applicant	Waiver
Oct. 20	Balder Turku/Balder Vaasa	NOR.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Nov. 8	Langlade	FRE.	Atlantic Searoutes	Approval
Nov. 18	Boltentor/Ravensturm	CAN.	Crosbie Offshore	Approval
Nov. 18	Warschau	GER.	Can. Transport Co.	Approval
Nov. 19	John Shaw	U.S.*	Mobil Oil	Approval
Nov. 19	Asian Anvil	LIB.	Can. Transport Co.	Approval
Nov. 23	Freedom Service	U.S.	Mobil Oil	Approval
Nov. 23	Vega	GRE.	Esso Canada	Approval
Dec. 1	Derrick "B"	U.S.	Adanac Brokers	Approval
Dec. 1	Seawolf 101 & 102	CAN.	P.F. Collins	Approval
Dec. 17	Freedom Service	U.S.	Mobil Oil	Approval
Dec. 20	Pioneer Service	U.S.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Dec. 20	Northern Commander	NOR.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Dec. 20	Zeus/Green Giant/Atlas/ Calhoun	U.S.	Leith & Dyke	Approval
Dec. 21	Osa Ostend	BEL.	P.F. Collins	Approval
Dec. 29	Royal	U.S.	Schenker of Canada	Approval
Dec. 31	Balder Borkum	CAN.	Balder Offshore	Approval

*Non-coasting trade activity

Appendix V

Water Transport Committee

LICENSES ISSUED, 1982

Region	Licensee	Number of Licensed Ships
Great Lakes	McKeil Work Boats	1
	A.B. McLean Ltd.	1
	Total	2
MacKenzie River	Arctic Transportation Ltd.	27
	Beluga Transportation	1
	Cooper Barging Services Ltd.	8
	Coastal Marine Ltd.	2
	Northern Transportation Company Limited	191
	Peter Pond River Tours	1
	Pine Creek Construction	2
	Total	232
Canadian Western Arctic	Arctic Transportation Ltd.	28
	Northern Transportation Company Limited	66
	Total	94

Appendix W

Water Transport Committee

SHIPPING CONFERENCES SERVING CANADA, 1982

125

American-West African Freight Conference
Canada-Mediterranean Freight Conference
Canada-United Kingdom Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Freight Conference
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference
Continental Canadian Westbound Freight Conference
Deli-Pacific Rate Agreement
East Canada-Japan Freight Conference
Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 9247
Inter-American Freight Conference — Section "A"
Inter-American Freight Conference — Section "B"
Inter-American Freight Conference — Section "C"
Japan/Korea-East Canada Freight Conference
Japan/Korea-West Canada Freight Conference
Latin America/Pacific Coast Steamship Conference
Mediterranean Canada Westbound Freight Conference
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference
Pacific/Australia-New Zealand Conference
Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section "A"
Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section "B"
Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section "C"
Pacific Indonesian Conference
Pacific Straits Conference
Pacific Westbound Conference
Philippines North American Conference
West Canada Freight Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 8760
Western Canada-Europe Conference
The Association of West Coast Steamship Companies
Malaysia-Pacific Rate Agreement
United States Great Lakes & St. Lawrence River Ports/West African Agreement No. 9420
North Europe-Canada Pacific Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Asbestos Conference
Java Pacific Rate Agreement
Canada European Eastbound Mail Committee
Australia/Eastern Canada Shipping Conference
East Canada Freight Conference
Cavn/Saguenay Joint-Venezuelan Service
Thailand/Pacific Freight Conference
Eastern Canada-Colombia Tariff (Joint Service)
Five Line Far East Freight Conference
Australia-Pacific Coast Rate Agreement
New Zealand/Pacific Coast North America Shipping Lines
SCI & SCINDIA Joint Tariff Agreements
East Canada/Far East Rate Agreement
Far-East/Canada Rate Agreement
Eastern Canada-Caribbean Freight Association

Appendix X

Motor Vehicle Transport Committee

ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAM PAYMENTS CERTIFIED, 1982

126

	Amount Certified*			Amount Certified*		
	1981			1982		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	10.6	—	—	9.9 **	—	—
Intra	—	—	—	—	—	—
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	—	9.6	—	—	11.4	—
Section 6 (Intra)	—	—	—	—	—	—
Section 6 (Selective Westbound)	3.4	3.3	—	3.4 **	4.0	—
Section 6 (Selective Intra)	6.9	29.2	0.4	8.4	30.4	0.4
Section 6 (Provisional Intra)	—	—	—	—	—	—
Total for Program	20.9	42.1	0.4	21.7	45.8	0.4
Total of Claims Filed	183	12,787	20	190	12,344	22
Number of Claims Processed	181	12,264	18	176	12,646	21

*Millions of Dollars

**Estimate

Appendix Y

Review Committee

APPLICATIONS, 1982

127

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE				
CP Limited	RTC letter decision dated Sept. 8, 1981 in respect of the abandonment of the Truro Subd. between m. 4.6 and m. 56.9.	Jan. 26	Denied	
Various Applications (3)	RTC Order WDR-00383 dated Sept. 28, 1981 as it related to the discontinuance of passenger train service between Winnipeg and Thompson, Trains Nos. 90 & 91.	Feb. 9	Denied	
City of Calgary	RTC Order No. R-32761 dated Oct. 5, 1981 which authorized them to construct an overhead bridge located at m. 168.75, Brooks Subd. of CP Limited and assessed an amount of \$62,500 to the railway towards the said construction.	Feb. 23	Reviewable (RTC)	Decision pending
VIA Rail	RTC telex decision dated March 24, 1982 in the matter of the operation of Winnipeg-Farlane trains nos. 148-149 for the summer of 1982.	May 11	Reviewable (RTC)	Re-affirmed original decision
VIA Rail	RTC Decision dated March 18, 1982 in respect of the deadhead movement of certain passenger car equipment from Montréal to Joliette and return.	May 18	Denied	
arks Canada	RTC Decision dated March 9, 1982 which imposed on them and CP Limited a 60 days time limit to reach an agreement as to the location of the ventilation shaft in the matter of the construction of tunnels on the CP Mountain Subd.	Applicant withdrew May 25		
uzanne Beauchamp- Niquet	RTC Order No. R-33216 dated Jan. 25, 1982 which authorized VIA Rail to discontinue its passenger-train service (bus service) between Chambord and Dolbeau, Qué.	June 15	Denied	
alph Ferguson, M.P.	RTC Order No. R-33410 dated March 4, 1982 which authorized CN to remove the agency position from Glencoe.	June 15	Denied	
Kelfield Rail Retention Committee/Mr. D.A. Burton	RTC Order No. WDR-00617 dated Dec. 31, 1981 which authorized CP Limited to abandon a portion of the Kelfield Subd. as of Aug. 1982 and the other portion as of Aug. 1983.	June 15	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Transport 2000 Ontario	RTC Order No. R-33718 dated April 13, 1982 which authorized CN to abandon a portion of its Forest Subd. between m. 48.00 to m. 67.38 Ont.	June 15	Denied	
CP Limited	RTC Directions issued Feb. 1, 1982 in respect of CP Limited's Locomotive Overhaul and Rebuild Program.	June 15	Reviewable (RTC)	Decision pending
Alberta Economic Development/Alberta Wheat Pool	RTC Order No. WDR-00701 dated Feb. 17, 1982 which authorized CN to abandon a portion of their Endiang Subd. 90 days after the date of the Order and another portion of the said Subd. as of Aug. 31, 1983.	June 15	Denied	
Mr. Greg S. Hume	RTC Order No. R-33826 dated May 7, 1982 which authorized CN to abandon a portion of its Talbot Subd. from a point near St. Thomas to Port Stanley.	June 15	Denied	
CN	RTC letter Decision dated March 12, 1982 which directed them, when filing an application to abandon certain portions of the Flin Flon Subd., to do so under Sec. 253 of the Railway Act.	July 13	Denied	
CP Limited	RTC Order R-33701 dated April 7, 1982 in respect of a grade separation located at m. 88.08 of Cascade Subd.	July 13	Reviewable (RTC)	Modified original decision
CP Limited	RTC telex decision dated Oct. 29, 1981 and Order No. R-32986 dated Nov. 20, 1981 in respect of a crossing located at mile 12.06, Galt Subd.	July 23	Reviewable (RTC)	Decision pending
Town of Lockeport	RTC Order No. R-33856 dated May 13, 1982 in respect of the abandonment of the Yarmouth Subd. N.S.	July 27	Denied	
B.C. Ministry of Transportation	RTC Order No. R-33976 dated June 8, 1982 re. construction of a subway at mileage 19.14 Rossland Subd. — CP Limited and the inclusion of the costs of industrial pipelines in the project.	Aug. 24	Denied	
Wishart-Bankend Rail Retention Committee	RTC Order No. WDR-00826 dated July 22, 1982 which authorized CP Limited to abandon the Wishart Subd. between m. 0.0 and m. 26.9 effective Dec. 31, 1982.	Nov. 23	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
AIR TRANSPORT COMMITTEE				
South Coast Airways Ltd.	ATC Decision 6543 dated Sept. 8, 1981 which denied them Class 3 Group A-RW authority serving the points Vancouver & Victoria, B.C.	Jan. 11	Reviewable (ATC)	Decision pending
Calm Air International Ltd.	ATC telex decision dated Nov. 26, 1981 which denied their request for a stay of Decision 6564 in respect of air service between Winnipeg and Rankin Inlet provided by Northwest Territorial Airways.	Jan. 14	Denied	
Quebecair	ATC telex decision which ordered them to cease gift certificate and car rental program as of Dec. 31, 1981.	Jan. 21	Denied	
Charmay Holdings Inc.	ATC Decision 6567 dated Oct. 14, 1981 which denied Quason Helicopter Training School Class 7 Group A-RW authority from a base at Abbotsford, B.C.	Jan. 26	Denied	
Konopelky Air Service	ATC letter Decision dated Jan. 7, 1982 which denied their request to have their replies to interventions considered although they were filed late in respect of their application for Class 4 Groups A & B authorities from a base at Lillabelle Lake and Cochrane, Ont.	Jan. 26	Denied	
Smithers Air Service (1980) Ltd.	ATC Decision 6541 dated Sept. 1, 1981 which granted Central Mountain Air Services Ltd. Class 4 and 9-4 Groups, A, B and C authorities from a base at Smithers, B.C.	Jan. 26	Denied	
Nordair Ltd.	ATC Decision No. 6564 dated Oct. 7, 1981 which granted Northwest Territorial Airways to add the point Winnipeg to their Licence No. A.T.C. 3010/79(NS) already authorizing them to operate a Class 2 Group F air service between Yellowknife, Rankin Inlet and Frobisher Bay.	Jan. 26	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision
Québec Aviation Ltée	ATC Decision No. 6565 dated Oct. 9, 1981 which denied them a Class 2 Groups B and C authorities serving the point Roberval/Dolbeau.	Feb. 9	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Norcanair Ltd.	ATC Order No. 1981-A-671 dated Oct. 30, 1981 which authorized High-Line Airways Inc. to also operate Class 4 and 9-4 Group E aircraft under cover of existing licences nos. ATC 3091/80(C) and 678/80(C).	Feb. 23	Denied	
Air Citadelle Inc. Air St-Augustin	ATC Decision No. 6605 dated Nov. 24, 1981 which granted Aviation Roger Forgues Class 4 and 7 Groups A and B authorities with certain restrictions.	Feb. 23	Denied	
Pinehouse Airways	ATC Decision No. WD-5690 dated Nov. 10, 1981 which denied them Class 7 Group A authority from a base at La Ronge, Sask.	Feb. 23	Denied	
Canavia Transit Inc.	ATC Decision No. 6529 dated Aug. 28, 1981 which granted City Center Airways authority to operate a STOL commercial air service between Montréal, Ottawa and Toronto.	March 5	Reviewable (ATC)	P.C. Order No. 1982-2576 and 2577/modified original decision
Yellowhead Air Services	ATC Order No. 1981-A-751 dated Nov. 20, 1981 which cancelled their Class 4, 9-4 and 7 Group A authorities.	March 9	Reviewable	Modified original decision
Pacific Helicopters Ltd.	ATC Decision dated Aug. 4, 1981 which denied them Class 7 Group A-RW from a base at Delta, B.C.	March 9	Denied	
Gendall Air Ltd.	ATC Decision No. 6615 dated Dec. 1, 1981 which denied them Class 3 Group B authority serving the points Edmonton, Alta. and Buffalo Narrows, Sask.	March 9	Reviewable (ATC)	Decision pending
Air Satellite Inc.	ATC Decision 6552 dated Sept. 11, 1981 which denied them Class 2 Groups B & C authority serving the points Baie-Comeau, Matane, Mont-Joli and Rimouski, Qué.	March 9	Applicant requested suspension of proceedings	
Aklavik Flying Service Ltd.	Portion of ATC Decision No. 6511 dated Aug. 4, 1981 relating to Docket No. 5127 in respect of proposal of transfer of commercial air services from Northward Airlines (by its trustee in bankruptcy) to Kenn Borek Air Ltd.	April 20	Reviewable	Modified original decision

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Pacific Western Airlines	ATC Decision No. 6631 dated Dec. 24, 1981 which denied them authority to amend Condition No. 2 of Licence No. A.T.C. 1023/59(S) in respect of jet service between Whitehorse & Yellowknife via Inuvik & Norman Wells.	May 4	Denied	
Quebecair	ATC letter decision dated March 30, 1982 ordering them to render public the shareholders agreement re. 1848-7199 Quebec Inc.	May 4	Denied	
Austin Airways Limited	ATC letter Decision dated Feb. 17, 1982 which denied them the filing of certain letters written by third parties as part of their intervention opposing Airwabus's application for a Class 3 Group B authority.	May 18	Reviewable	Modified original decision
Air Work Inc.	ATC Decision No. WD-6706 dated March 19, 1982 which denied them Class 7, Flying Training, Group A-RW authority from a base at Red Deer, Alta.	May 18	Denied	
Martinair Holland/Carousel Tours	ATC telex decision dated May 13, 1982 which granted them in part only, a waiver from Section 64(2) of the ACR's as it relates to the provisions of advance booking for flights between Toronto and Amsterdam.	May 18	Denied	
Various Applications (3)	ATC Order No. 1982-A-223 dated April 26, 1982 which suspended for a period of fourteen days Sept-Iles Aero Club's Licence for a Class 4 Groups A & B authority.	May 25	Reviewable	Modified original decision
Northway Aviation Ltd.	ATC Order No. 1982-A-149 dated March 22, 1982 which cancelled their Licence No. ATC 1960/70(NS) in respect of the point Winnipeg, Man.	June 1	Reviewable (ATC)	Decision pending
North Cariboo Inc.	ATC Decision No. 6602 dated Nov. 18, 1981 which granted Arm-buster Industries Ltd. Class 4 Groups A, B and C authorities from a base at Fort St. John, B.C.	June 7	Reviewable (ATC)	Decision pending
Regionair (1981) Inc.	ATC Order Nos. 1982-A-238 and 1982-A-239 dated May 7, 1982 which suspended their Licence No. A.T.C. 32/46(C) for a period of fourteen days.	June 15	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Various applications (3)	ATC Decision No. WD-6699 dated March 16, 1982 which granted Airspan Enterprises Ltd. Class 4 and 9-4 Group A-RW authority from a base at Sechelt, B.C.	June 29	Reviewable (ATC)	Decision pending
Quasar Helicopters Limited	ATC Decision Nos. WD-6686 dated March 8, 1982 which granted Associated Flying Schools Class 7 Group A-RW authority.	June 29	Denied	
Pacific Helicopters Ltd.	ATC Order No. 1982-A-262 dated May 17, 1982 which suspended for a period of thirty days their Licence No. A.T.C. 3095/80(H).	June 29	Reviewable	Modified original decision
Mid Can-Air	ATC Decision No. 6713 dated April 1, 1982 which denied them authority to amend their Licences Nos. A.T.C. 1098/60(C) and ATC 692/80(CF) by adding Group D aircraft.	July 13	Denied	
Tradewinds Aviation Ltd.	ATC Order No. 1982-A-321 dated June 11, 1982 which rescinded ATC Decision 6440 dated May 8, 1981 re. Group C authority under Licences Nos. ATC 2407/75(C) and 515/75(CF) and Class 3 service granted therein.	July 13	Denied	
Mall Airways	ATC Decision No. 6759 dated May 11, 1982 which denied them a Class 9-3 authority to serve the points Toronto and Syracuse (New York) using Groups B and C aircraft.	July 27	Reviewable (ATC)	Decision pending
Terrace Bay Flying School	ATC Decision No. 6716 dated April 13, 1982 which denied them Class 7 Group A authority from a base at Terrace Bay, Ont.	July 27	Denied	
Nordair Ltd.	ATC telex decision dated June 4, 1982 granting Wardair authority to operate ABC (Domestic) flights between Montréal and Toronto and return from June 20 to October 31, 1982 on Sundays only.	July 27	Denied	
Austin Airways/ Delplax Holdings	ATC Order dated Nov. 26, 1981 which found that the transaction involving Austin and Delplax was subject to Sec. 27 of the N.T.A. and Sections 21 & 22 of the ACR's.	July 27	Denied	
Burrard Air Ltd.	ATC Decision No. 6719 dated April 13, 1982 which denied them Class 4 Group A-RW authority from a base at Vancouver Int'l Airport.	Aug. 10	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Big Sky Airlines	ATC Decision No. 6758 dated May 11, 1982 which denied them a Class 9-3 Group C authority serving the points Calgary, Canada and Havre/Great Falls, Montana, U.S.A.	Aug. 24	Reviewable (ATC)	Modified original decision
Houston Flight Service Ltd.	ATC Decision No. WD-6720 dated April 14, 1982 which denied them a Class 7 Group A authority from a base at Houston, B.C.	Aug. 24	Denied	
Air Canada	ATC telex decision dated July 29, 1982 re Special Winter Apex Fares between Canada and Switzerland.	Sept. 30	Denied	
Athabaska Airways Ltd.	ATC Decision WD 6839 dated July 29, 1982 which denied them a Class 4 Groups A, B and C authorities from a base at Hidden Bay and Wollaston Lake, Sask.	Oct. 19	Denied	
Air Canada	ATC telex decision dated July 23, 1982 which granted Northwest Territorial Airways temporary authority to operate Groups F and G aircraft between Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton and Abbotsford/Vancouver under certain conditions.	Nov. 23	Denied	
Soundair Corporation	ATC Decision No. 6792 dated July 8, 1982 which denied them a Class 4 Group E authority from a base at Montréal.	Dec. 13	Denied	
Trans National Airlines Ltd.	ATC Decision No. 6792 dated July 8, 1982 which denied them Class 4, Group E authority from a base at Montréal, P.Q.	Dec. 21	Denied	
Von-Del Aviation	ATC Order No. 1982-A-216 dated April 21, 1982 which cancelled their Licences Nos. ATC 1380/62(C) and 308/62(CP).	Dec. 21	Reviewable (ATC)	Decision pending
Kanagan Helicopters Ltd.	ATC Decision No. WD-6854 dated Aug. 6, 1982 which granted Holmes Helicopter Ltd. Classes 4 and 7 Group A-RW authorities from a base at Golden, B.C.	Dec. 21	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE				
Speedway Express	MVTC Decision No. MV-ARFA-188 dated Dec. 18, 1981 which denied them to receive subsidies under the A.R.F.A.R. for movements of certain transportation of goods by truck between points in the Atlantic Provinces and points in Qué.	April 20	Denied	
CN/CP Limited	MVTC Decision No. MV-ARFA-191(MV-82-4) dated June 9, 1982 and Order No. MV-1967-82 dated June 17, 1982 re the non-eligibility of subsidy payment on certain movements of peat moss to the U.S.	Oct. 27	Reviewable	Decision pending
WATER TRANSPORT COMMITTEE				
Inuvialuit Development Corporation	WTC Decision dated July 5, 1982, which granted Coastal Marine Ltd. a temporary operating licence for the transport of goods on the Mackenzie River.	Aug. 24	Denied	

Appendix Z

Review Committee

CASES FROM 1981

135

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Corporation of the District of Burnaby	RTC letter decision dated June 30, 1980 which assessed them the entire costs of the construction and maintenance of a crossing at m. 119.56, Cascade Subd., B.C.	Dec. 30/80	Reviewable (RTC)	Re-affirmed original decision
CN/CP Limited	RTC letter Decision dated Nov. 17, 1980 with respect to the cost of ownership on assets provided by the Federal Government under the Prairie branch line rehabilitation program.	Mar. 10/81	Reviewable (RTC)	Re-affirmed original decision
Ontario Ministry of Transportation & Communications	RTC Decision dated Oct. 23, 1980 in which the committee was of the view that it didn't have jurisdiction to intervene in the matter of private siding rentals charged by the railways to various industries.	Mar.30/81	Decision stayed pending further action of RTC	Decision pending
Air Atonabee Ltd.	ATC Order No. 1981 A-314 dated June 17, 1981 which cancelled their Licences Nos. A.T.C. 2140/72(C) and A.T.C. 462/72 (CF) in respect of their Group A authority.	July 30/81	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision
Westwind Aviation Ltd.	ATC Decision No. 6454 dated May 20, 1981 which denied them Class 4 Groups A & B authority from a base at Dawson Creek, B.C.	Aug. 5/81	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision
Spur Aviation Ltd.	ATC Decision 6455 dated May 25, 1981 which denied them Class 4 Groups A, B and C authorities under Licence A.T.C. 2307/74(C) from a base at Yellowknife, N.W.T.	Nov. 13/81	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision

Appendix AA

Review Committee

HEARINGS, 1982

Applicant	Application	Date of Hearing	Review Action
CN/CP Limited	MVTC Decision No. MV-ARFA-191(MV-82-4) dated June 9, 1982 and Order No. MV-1967-82 dated June 17, 1982 re the non-eligibility of subsidy payment on certain movements of peat moss to the U.S.	Dec. 15	Decision pending

Appendix BB

Review Committee

136 MINISTER OF TRANSPORT JUDGEMENTS, 1982

Appellant	Matter	Date of Judgement	Judgement
Futura Airlines Ltd.	ATC Order 1982-A-78 dated Feb. 14, 1982 which suspended their Licence Nos. A.T.C. 2550/76(C) and A.T.C. 552/76(CF) for a period of thirty days from the date of the Order.	March 10	Denied
Aviation Portneuf Ltée	ATC Decision 6376 & Order No. 1981-A-114 which cancelled their Licence No. ATC 3055/79(C) authorizing them to operate a Class 4 Group A from a base at St-Raymond (Lac Sept-Iles) Qué.	April 29	Modified original decision
Calm Air International Ltd.	ATC Decision No. 6564 dated Oct. 7, 1981 portion of that Decision which granted Northwest Territorial Airways Class 2 Group F authority serving Rankin Inlet and Winnipeg.	April 27	Denied
Air Switch Ltd.	ATC Decision 6535 dated Aug. 24, 1981 which denied them Classes 4, 7 and 9-4 Groups C and D authority from a base at Medicine Hat, Alta.	May 10	Denied
Stewart Lake Airways Ltd.	ATC Decision 6512 dated Aug. 3, 1981 which denied them Class 4 Groups A & B authorities from base at Muskrat Dam, Ont.	May 17	Modified original decision
Air B.C. Ltd. (June 5/81)	ATC Decision 6440 which denied them authority to operate Class 2 Groups B & C between Vancouver and Powell River, B.C.	May 17	Denied
Nolisair International	ATC Decision 6345 which denied them Class 9-4 Group G authority from a base at Montréal, Qué.	May 20	Sent to CTC for review Decision pending
Petro-Canada Exploration Inc.	ATC Telex Decision dated Aug. 28, 1981 which prohibited Worldways Canada Inc. to carry local traffic between the points St. Johns, Gander and Goose Bay, Nfld.	May 31	Denied
Sept-Iles Aero Club	ATC Order 1982-A-223 dated April 26, 1982 which suspended their Licence No. A.T.C. 1480/63(C) for a period of thirty days.	June 30	Denied
Regionair	Review Committee Decision dated June 17, 1982 which upheld ATC Orders 1982-A-238 and 239 suspending their Licence No. A.T.C. 32/46(C) for a period of fourteen days.	July 6	Modified original decision
Liftair International Ltd.	ATC Order No. 1982-A-246 dated May 13, 1982 which suspended their Licence No. A.T.C. 861/57(H) for a period of fifteen days.	June 11	Denied

Appellant	In the Matter of	Date of Judgement	Judgement
Norcanair/Transportation Agency of Saskatchewan	Review Committee decision dated March 3, 1982 which denied Norcanair's application for review of ATC Order No. 1981-A-671 which granted High-Line Airways Class 4 and 9-4 Group E authority.	July 26	Denied
Aéropro Inc.	Review Committee decision dated Sept. 28, 1981 which denied their application by review of ATC Decision No. 6470 dated June 16, 1981 denying their application for Class 4 and 9-4 Group B authority.	July 29	Denied
Kelowna Flightcraft Ltd.	ATC Decision No. 6646 dated Jan. 26, 1982 which denied them Class 4 Group F authority from a base at Kelowna, B.C.	Sept. 5	Sent back to CTC for review Modified original decision
Air Caravane (Québec)/7697 Canada Inc.	Review Committee Decision dated Sept. 28, 1981 which denied their application for review of ATC Order No. 1981-A-334 which deleted Condition No. 2 of Air Alma's Licence No. ATC 3090/80(NS).	Sept. 5	Denied
Air Caravane (Québec)	Review Committee telex decision dated Aug. 1, 1981 which dismissed their application for review of ATC Order No. 1981-A-309 cancelling their Class 2 Group D authority serving Montréal, Alma and Roberval/Dolbeau, Qué.	Sept. 5	Denied
7697 Canada Inc.	ATC Decision 6385 which authorized Air Alma Inc. to amend its Licence No. ATC 3090/80(NS) by adding Group C authority and the point Roberval/Dolbeau, Qué.	Sept. 5	Denied
Air Ontario Limited (form. Great Lakes)	Review Committee Decision April 22/81 which denied them authority to add the point Montréal to Licence No. ATC 1641/66(NS).	Nov. 1	Modified original decision
Popair Inc./Société d'aménagement de Dutaouais/Ministère des transports du Québec	ATC Decision No. 6707 dated March 23, which granted Bradley Air Services a Class 2 Group E authority serving the points Ottawa, Val d'Or and Rouyn-Noranda.	Dec. 13	Sent back to CTC for review. Decision pending

Appendix CC

Research Branch

138 PUBLIC RESEARCH REPORTS

1982

Report Number	Title
82-01E	Liner Conference Freight Index for Canadian exports.
82-02E	The Low Priced Air Fare Review: A Three Year Perspective.
82-03E	Multimodal Transport in Canadian International Trade.
82-04E	The For-Hire Trucking Industry in the Atlantic Provinces: A Regional Perspective.
82-05E	Rail Freight Rates and Food Prices: A Preliminary Examination.
82-06E	An Analysis of Railway Transport Committee Decisions 1967-1980.
82-07E	Maritime Transport of Bulk Commodities in Canadian Trade: Some Basic Data in the Context of United Nations Initiatives.
82-08E	An Economic Rationale for Cost Apportionment in Grade Separation Projects.
82-09E	Competition and Regulation in the Railway Freight Industry.
82-10E	Rail Technology in the Twentieth Century.

1981

Report Number	Title
81-01E	Local Air Services in Canada's North 1970, 1975, 1978.
81-02E	Impact of Rail Rationalization Proposals on the Net Income Position of the Grain Producer in Saskatchewan
81-03E	Hudson's Bay Railway Interchange Study.
81-04E	The Basic Economics of Air Carrier Operations.
81-05E	The Market Potential for Canadian Registered Vessels Capable of Carrying Both Great Lakes and Ocean Cargoes.
81-06E	Incremental Cost Implications of an Off-track Elevator at Valleyview.
81-07E	Unit Toll Licences and Airline Conduct: The Extent of Competition.

OTHER RESEARCH PUBLICATIONS

Research Seminar Series, Fall 1981.

Canadian Perspectives on the UNCTAD Code of Conduct for Liner Conferences: Proceedings.

Research Seminar Series, Spring 1981.

Transport Review: Trends and Selected Issues, 1981.

1982	Rapport	N°	Titre
	82-01F		Indice des taux de fret des conférences maritimes pour les exportations canadiennes.
	82-02F		Revue des tarifs aériens réduits : Mise en perspective de trois années.
	82-03F		Transport multimodal dans le commerce canadien international.
	82-04F		L'industrie du camionnage pour compte d'autrui dans les provinces atlantiques : perspective régionale.
	82-05F		Tarif marchandises ferroviaires et prix des aliments : étude préliminaire.
	82-06F		Analyse des décisions rendues par le Comité des transports par chemin de fer 1967-1980.
	82-07F		Transport maritime des marchandises en vrac dans le commerce canadien : quelques données de base dans le contexte des initiatives des Nations Unies.
	82-08F		Analyse économique de la répartition des coûts dans les projets d'étagement de voies.
	82-09F		Concurrence et réglementation dans l'industrie du transport de marchandises par chemin de fer.
	82-10F		La technologie des chemins de fer au vingtième siècle.
1981	Rapport	N°	Titre
	81-01F		Services aériens locaux dans le nord du Canada 1970, 1975, 1978.
	81-02F		Répercussions des propositions de rationalisation des chemins de fer sur le revenu net des céréaliculteurs de la Saskatchewan.
	81-03F		Étude sur la liaison offerte par la Hudson's Bay Railway.
	81-04F		Principes économiques liés au transport aérien.
	81-05F		Marchés offerts aux navires d'immatriculation canadienne pouvant transporter des cargaisons sur les Grands Lacs et par mer.
	81-06F		Portée de l'accroissement du coût à la construction d'un élévateur hors-voie à Valleyview.
	81-07F		Permis de services à tarif unitaire et conduite des lignes aériennes : Étendue de la concurrence.

AUTRES RAPPORTS DE RECHERCHE

Les perspectives canadiennes sur le code de conduite des conférences maritimes de la CNUCED : compte rendu

Série de séminaires de recherche, Printemps 1981.

Série de séminaires de recherche, Automne 1981.

Les transports : Tendances et questions particulières 1981.

Appelante	Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement
Air Caravane (Québec)	Décision par télex rendue le 1 ^{er} août 1981 par le Comité de révision, rejetant la requête du C.T.A., qui annulait l'autorisation d'exploiter des services de la classe 2, au moyen d'aéronefs du groupe D, pour desservir Montréal, Alma et Roberval/Dolbeau (Qué.).	5 sept.	Rejeté
37697 Canada Inc.	Décision n° 6385 du C.T.A., autorisant Air Alma Inc. à modifier son permis C.T.A. 3090/80(NS) en y ajoutant des aéronefs du groupe C et le point Roberval/Dolbeau (Qué.).	5 sept.	Rejeté
Air Ontario Limited (anc. Great Lakes)	Décision rendue le 22 avril 1981 par le Comité de révision, rejetant l'autorisation d'ajouter le point Montréal au permis C.T.A. 1641/66(NS).	1 ^{er} nov.	Décision originale modifiée
PROPAIR Inc./Société d'aménagement de l'Outaouais/Ministère des Transports du Québec	Décision n° 6707 rendue le 23 mars 1982 par le C.T.A., autorisant Bradley Air Services à exploiter des services de la classe 2, au moyen d'aéronefs du groupe E, pour desservir les points Ottawa, Val-d'Or et Rouyn-Noranda.	13 déc.	À la C.C.T. pour révision. Décision pendante

Appelante	Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement
Air B.C. Ltd.	Décision n° 6440 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, entre Vancouver et Powell River (C.-B.), des services de la classe 2, au moyen d'aéronefs des groupes B et C.	17 mai	Rejeté
Nolisair International	Décision n° 6345 du C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Montréal (Qué.), des services de la classe 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe C.	20 mai	À la C.C.T. pour révision. Décision pendante
Petro-Canada Exploration Inc.	Décision par télex rendue le 28 août 1981 par le C.T.A., interdisant à Worldways Canada Inc. d'acheminer du trafic local entre les points St-John's, Gander et Goose Bay (Terre-Neuve).	31 mai	Rejeté
Aero Club de Sept-Îles	Ordonnance n° 1982-A-223 rendue le 26 avril 1982 par le C.T.A., suspendant pour 30 jours le permis A.T.C. 1480/63(C).	30 juin	Rejeté
Régionair	Décision du Comité de révision en date du 17 juin 1982, confirmant les ordonnances n°s 1982-A-238 et 239 du C.T.A., qui suspendaient pour 14 jours le permis C.T.A. 32/46(C).	6 juil.	Décision originale modifiée
Liflair International Ltd.	Ordonnance n° 1982-A-246 rendue le 13 mai 1982 par le C.T.A., suspendant pour 15 jours le permis C.T.A. 861/57(H).	11 juin	Rejeté
Norcanair/Transportation Agency of Saskatchewan	Décision du Comité de révision du 3 mars 1982, rejetant la requête en révision de l'ordonnance n° 1981-A-671 du C.T.A., autorisant High-Line Airways à exploiter des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe E.	26 juil.	Rejeté
Aéropro Inc.	Décision du Comité de révision en date du 28 sept. 1982, rejetant la requête en révision de la décision n° 6470 rendue le 16 juin 1981 par le C.T.A., qui refusait à la compagnie l'autorisation d'exploiter des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe B.	29 juil.	Rejeté
Kelowna Flightcraft Ltd.	Décision n° 6646 rendue le 26 janv. 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Kelowna (C.-B.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe F.	5 sept.	À la C.C.T. pour révision. Décision originale modifiée
Air Caravane (Québec)/97697 Canada Inc.	Décision du Comité de révision en date du 28 sept. 1981, rejetant la requête en révision de l'ordonnance n° 1981-A-334 du C.T.A., qui supprimait la condition n° 2 du permis C.T.A. 3090/80(NS) d'Air Alma.	5 sept.	Rejeté

Requérante	Requête	Date de l'audience	Révision	Décision	pendante
Canadien National Canadien Pacifique	Décision n° MV-ARFA-191(MV-82-4) en date du 9 juin 1982 et ordonnance n° MV-1967-82 du 17 juin 1982, rendues par le C.T.V.M. relativement à la non-admissibilité à des subventions pour certaines expéditions de tourbe aux États-Unis.	15 déc.	Révision	Décision	pendante

Appelante	Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement	Décision originale	Décision modifiée
Futura Airlines Ltd.	Ordonnance n° 1982-A-78 rendue le 14 fév. 1982 par le C.T.A., suspendant les permis C.T.A. 2550/76(C) et C.T.A. 552/76(CF) pour une période de 30 jours à compter de la date de l'ordonnance.	10 mars	Jugement	Décision originale	Décision modifiée
Aviation Portneuf Ltée	Décision n° 6376 et ordonnance n° 1981-A-114 du C.T.A., annulant le permis C.T.A. 3055/79(C) autorisant la compagnie à exploiter, à partir d'une base située à Saint-Raymond (Lac Sept-Iles), au Québec, des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe A.	29 avril		Décision originale	Décision modifiée
Calm Air International Ltd.	Partie de la décision n° 6564 rendue le 7 oct. 1981 par le C.T.A., qui autorisait North-west Territorial Airways à exploiter des services de la classe 2, au moyen d'aéronefs du groupe F, pour desservir Rankin Inlet et Winnipeg.	27 avril	Rejeté	Rejeté	
Air Switch Ltd.	Décision n° 6535 rendue le 24 août 1981 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Medicine Hat (Alb.), des services des classes 4, 7 et 9-4, au moyen d'aéronefs des groupes C et D.	10 mai	Rejeté	Rejeté	
Stewart Lake Airways Ltd.	Décision n° 6512 rendue le 3 août 1981 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Muskrat Dam (Ont.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	17 mai		Décision originale	Décision modifiée

Annexe Z

Comité de révision

142 REQUÊTES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1981

Requérante	Requête	Date de révision	Décision Révisable (C.T.C.F.)	Décision originale confirmée
Corporation du District de Burnaby	Décision par lettre rendue par le C.T.C.F. le 30 juin 1980, imposant à la corporation tous les coûts de construction et d'entretien d'un passage à niveau au point milliaire 19,56 de la subdivision Cascade (C.-B.).	30 déc. 1980	Révisable (C.T.C.F.)	Décision originale confirmée
Canadien National/Canadien Pacifique	Décision par lettre rendue par le C.T.C.F. le 17 nov. 1980, concernant les coûts de propriété des éléments d'actif fournis par le gouvernement fédéral, dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.	10 mars	Révisable (C.T.C.F.)	Décision originale confirmée
Ministère des Transports et des Communications de l'Ontario	Décision rendue le 23 oct. 1980 par le C.T.C.F., déclarant que celui-ci n'était pas habilité à régler la question des frais de location des voies de service privées qu'imposent les compagnies ferroviaires à diverses industries.	30 mars	Décision suspendue en attendant une autre intervention du C.T.C.F.	Décision pendante
Air Altonabee Ltd.	Ordonnance n° 1981-A-314 du C.T.A. en date du 17 juin 1981, annulant les permis C.T.A. 2140/72(C) et C.T.A. 462/72(CF) pour ce qui est de l'autorisation d'utiliser des aéronefs du groupe A.	30 juil.	Révisable (C.T.A.)	Décision originale confirmée
Westwind Aviation Ltd.	Décision n° 6454 rendue le 20 mai 1981 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Dawson Creek (C.-B.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	5 août	Révisable (C.T.A.)	Décision originale confirmée
Spur Aviation Ltd.	Décision n° 6455 rendue le 25 mai 1981 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Yellowknife (T. du N.-O.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C aux termes du permis C.T.A. 2307/74(C).	13 nov.	Révisable (C.T.A.)	Décision originale confirmée

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Speedway Express	Décision n° MV-ARFA-188 rendue le 18 déc. 1981 par le C.T.V.M., rejetant l'admissibilité à des subventions en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, pour le transport, par camion, de certaines marchandises entre des points des provinces de l'Atlantique et d'autres de la province de Québec.	20 avril	Rejetée	
COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR	Décision n° MV-ARFA-191 (MV-82-4) en date du 9 juin 1982 et ordonnance n° MV-1967-82 en date du 17 juin 1982, rendues par le C.T.V.M. au sujet de la non-admissibilité à des subventions de pour certaines expéditions de tourbe aux États-Unis.	27 oct.	Révisable	Décision pendante
Canadien National Canadien Pacifique				
COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU	Décision rendue le 5 juil. 1982 par le C.T.E., accordant à Coastal Marine Ltd. un permis d'exploitation temporaire pour le transport de marchandises sur le fleuve Mackenzie.	24 août	Rejetée	
Inuvialuit Development Corporation				

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Rejetée	Revision
Houston Flight Service Ltd.	Décision n° WD-6720 rendue le 14 avril 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Houston (C.-B.), des services de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	30 sept.	Rejetée	Rejetée	
Air Canada	Décision par télex rendue le 29 juil. 1982 par le C.T.A., concernant le tarif Apex spécial d'hiver entre le Canada et la Suisse.	19 oct.	Rejetée	Rejetée	
Athabaska Airways Ltd.	Décision n° WD 6839 rendue le 29 juil. 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Hiddenden Bay et Wollaston Lake (Sask.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C.	23 nov.	Rejetée	Rejetée	
Air Canada	Décision par télex rendue le 23 juil. 1982 par le C.T.A., autorisant Northwest Territorial Airways à utiliser temporairement des aéronefs des groupes F et G entre Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Abbotsford/Vancouver, selon certaines conditions.	13 déc.	Rejetée	Rejetée	
Sundair Corporation	Décision n° 6792 rendue le 8 juil. 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Montréal, des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe F.	21 déc.	Rejetée	Rejetée	
Trans National Airlines Ltd.	Décision n° 6792 rendue le 8 juil. 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Montréal (Qué.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe F.	21 déc.	Rejetée	Rejetée	
Won-Del Aviation	Ordonnance n° 1982-A-216 rendue le 21 avril 1982 par le C.T.A., annulant les permis C.T.A. 1380/62(C) et 308/62(CP).	21 déc.	Révisable (C.T.A.)	Décision pendante	
Okanagan Helicopters Ltd.	Décision n° WD-6854 rendue le 6 août 1982 par le C.T.A., autorisant Holmes Helicopter Ltd. à exploiter, à partir d'une base située à Golden (C.-B.), des services des classes 4 et 7, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	21 déc.	Rejetée	Rejetée	

Requérante	Requête	Date de révision	DéCISION	Rejetée	DéCISION	DéCISION
Tradewinds Aviation Ltd.	Ordonnance n° 1982-A-321 rendue le 11 juin 1982 par le C.T.A., annulant sa décision n° 6440 du 18 mai 1981 qui accordait l'autorisation d'exploiter, aux termes des permis C.T.A. 2407/75(C) et 515/75(CF), des services de la classe 3 au moyen d'aéronefs du groupe C.	27 juil.	Révisable (C.T.A.)	DéCISION pendante		
Wall Airways	Décision n° 6759 rendue le 11 mai 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, pour desservir les points Toronto et Syracuse (New York), des services de la classe 9-3, au moyen d'aéronefs des groupes B et C.	27 juil.	Révisable (C.T.A.)	DéCISION pendante		
Terrace Bay Flying School	Décision n° 6716 rendue le 13 avril 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Terrace Bay (Ont.), des services de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	27 juil.	Rejetée			
Nordair Ltd.	Décision par télex rendue le 4 juin 1982 par le C.T.A., autorisant Wardair à offrir des vols ABC (intérieurs) entre Montréal et Toronto du 20 juin au 31 octobre 1982, le dimanche seulement.	27 juil.	Rejetée			
Austin Airways/Delplax Holdings	Ordonnance rendue le 26 nov. 1981 par le C.T.A., portant que la transaction à laquelle étaient parties Austin et Delplax était assujettie à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports et aux articles 21 et 22 du Règlement sur les transporteurs aériens.	27 juil.	Rejetée			
Burrard Air Ltd.	Décision n° 6719 rendue le 13 avril 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à l'aéroport international de Vancouver, des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	10 août	Rejetée			
Big Sky Airlines	Décision n° 6758 rendue le 11 mai 1982 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter des services de la classe 9-3, au moyen d'aéronefs du groupe C, pour desservir les points Calgary, au Canada, et Havre/Great Falls (Montana), aux États-Unis.	24 août	Révisable (C.T.A.)	DéCISION pendante		

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Plusieurs requêtes (3)	Ordonnance n° 1982-A-223 rendue par le C.T.A. le 26 avril 1982, sus- pendant pour 14 jours le permis autorisant l'Aéro Club de Sept-Îles à exploiter des services de la classe 4 au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	25 mai	Révisable	Décision originale modifiée
Northway Aviation Ltd.	Ordonnance n° 1982-A-149 rendue le 22 mars 1982 par le C.T.A., annulant le permis C.T.A. 1960/70 (NS) s'appliquant au point Winnipeg (Man.).	1 ^{er} juin	Révisable (C.T.A.)	Décision pendante
North Cariboo Inc.	Décision n° 6602 rendue le 18 nov. 1981 par le C.T.A., autorisant Armuster Industries Ltd. à exploiter, à partir d'une base située à Fort St. John (C.-B.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C.	7 juin	Révisable (C.T.A.)	Décision pendante
Régionair (1981) Inc.	Ordonnances n°s 1982-A-238 et 1982-A-239 rendues par le C.T.A. le 7 mai 1982, annulant pour 14 jours le permis C.T.A. 32/46(C).	15 juin	Rejetée	
Plusieurs requêtes (3)	Décision n° WD-6699 rendue le 16 mars 1982 par le C.T.A., autorisant Airspan Enterprises Ltd. à exploi- ter, à partir d'une base située à Sechart (C.-B.), des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéro- nefs du groupe A-RW.	29 juin	Révisable (C.T.A.)	Décision pendante
Quasar Helicopters Ltd.	Décision n° WD-6686 rendue le 8 mars 1982 par le C.T.A., autori- sant Associated Flying Schools à exploiter des services de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	29 juin	Rejetée	
Pacific Helicopters Ltd.	Ordonnance n° 1982-A-262 rendue le 17 mai 1982 par le C.T.A., sus- pendant pour 30 jours le permis C.T.A. 3095/80(H).	29 juin	Révisable	Décision originale modifiée
Mid Can-Air	Décision n° 6713 rendue le 1 ^{er} avril 1982 par le C.T.A., rejetant l'auto- risation de modifier les permis C.T.A. 1098/60(C) et C.T.A. 692/80(CF) en ajoutant des aéronefs du groupe D.	13 juil.	Rejetée	

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Décision originale modifiée	Décision originale modifiée
Aklavik Flying Service Ltd.	Partie de la décision n° 6511 rendue par le C.T.A. le 4 août 1981 (n° 5127 au rôle), portant sur le transfert proposé de services aériens commerciaux de Northward Airlines (par son syndic de faillite) à Kenn Borek Air Ltd.	20 avril	Révisable	Décision originale modifiée	Décision originale modifiée
Pacific Western Airlines	Décision n° 6631 rendue par le C.T.A. le 24 déc. 1981, rejetant l'autorisation de modifier la condition n° 2 du permis C.T.A. 1023/59(S) visant un service de réactés entre Whitehorse et Yellowknife en passant par Inuvik et Norman Wells.	4 mai	Rejetée	Rejetée	Rejetée
Quebecair	Décision par lettre rendue par le C.T.A. le 30 mars 1982, sommant la compagnie de rendre publique l'entente des actionnaires concernant 1848-7199 Québec Inc.	4 mai	Rejetée	Rejetée	Rejetée
Austin Airways Limited	Décision par lettre rendue par le C.T.A. le 17 fév. 1982, rejetant le dépôt de certaines lettres rédigées par des tierces parties dans le cadre de leur intervention contre la requête d'Airwabusk visant l'exploitation de services de la classe 3, au moyen d'aéronefs du groupe B.	18 mai	Révisable	Révisable	Décision originale modifiée
Air Work Inc.	Décision n° WD-6706 rendue par le C.T.A. le 19 mars 1982, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Red Deer (Alb.), un service de la classe 7 (spécialisé : entraînement au vol), au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	18 mai	Rejetée	Rejetée	Rejetée
Martinair Holland/Carousel Tours	Décision par télex rendue le 13 mai 1982 par le C.T.A., accordant, en partie seulement, une requête en exemption du paragraphe 64(2) du Règlement sur les transporteurs aériens, plus particulièrement les dispositions traitant des réservations anticipées pour les vols entre Toronto et Amsterdam.	18 mai	Rejetée	Rejetée	Rejetée

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Revision
Air Citadel Inc. Air St-Augustin	Décision n° 6605 rendue par le C.T.A. le 24 nov. 1981, autorisant Aviation Roger Forques à exploiter des services des classes 4 et 7, au moyen d'aéronefs des groupes A et B, avec certaines restrictions.	23 fév.	Rejetée	
Pinehouse Airways	Décision n° WD-5690 rendue par le C.T.A. le 10 nov. 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à La Ronge (Sask.), des services de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	23 fév.	Rejetée	
Canavia Transit Inc.	Décision n° 6529 rendue par le C.T.A. le 28 août 1981, autorisant City Center Airways à exploiter un service aérien commercial ADAC entre Montréal, Ottawa et Toronto.	25 mars	Révisable (C.T.A.)	Décrets n° C.P. 1982-2576 et 2577 — Décision originale modifiée
Yellowhead Air Services	Ordonnance n° 1981-A-751 rendue par le C.T.A. le 20 nov. 1981, annulant l'autorisation d'exploiter des services des classes 4, 9-4 et 7, au moyen d'aéronefs du groupe A.	9 mars	Révisable	Décision originale modifiée
Pacific Helicopters Ltd.	Décision du C.T.A. rendue le 4 août 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Delta (C.-B.), des services de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	9 mars	Rejetée	
Gendall Air Ltd.	Décision n° 6615 rendue le 1 ^{er} déc. 1981 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter des services de la classe 3 au moyen d'aéronefs du groupe B, pour desservir les points Edmonton (Alb.) et Buffalo Narrows (Sask.).	9 mars	Révisable (C.T.A.)	Décision pendante
Air Satellite Inc.	Décision n° 6552 rendue le 11 sept. 1981 par le C.T.A., rejetant l'autorisation d'exploiter des services de la classe 2 au moyen d'aéronefs des groupes B et C, pour desservir les points Baie-Comeau, Matane, Mont-Joli et Rimouski.	9 mars	Révision suspendue sur la demande de la requérante	

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Comopelky Air Service	Décision du C.T.A. rendue par lettre le 7 janv. 1982, refusant à la compagnie sa demande visant à ce qu'il soit tenu compte, même si elles avaient été déposées en retard, de ses répliques aux interventions relatives à sa requête en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Lillabelle Lake et Cochrane (Ont.), des services de la classe 4, au moyen d'aéronefs des groupes A et B.	26 janv.	Rejetée	
Smithers Air Service (1980) Ltd.	Décision n° 6541 rendue par le C.T.A. le 1 ^{er} septembre 1981, autorisant Central Mountain Air Services Ltd. à exploiter, à partir d'une base située à Smithers (C.-B.), des services des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C.	26 janv.	Rejetée	
Nordair Ltd.	Décision n° 6564 rendue par le C.T.A. le 7 oct. 1981, autorisant Northwest Territorial Airways à desservir Winnipeg aux termes du permis C.T.A. 3010/79(NS), qui l'autorisait déjà à exploiter un service aérien de la classe 2, au moyen d'aéronefs du groupe F, entre Yellowknife, Rankin Inlet et Frobisher Bay.	26 janv.	Révisable (C.T.A.)	Décision originale confirmée
Québec Aviation Ltée	Décision n° 6565 rendue par le C.T.A. le 9 oct. 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter, à partir du point Roberval/Dolbeau, des services de classe 2, au moyen d'aéronefs des groupes B et C.	9 fév.	Rejetée	
Norcanair Ltd.	Ordonnance n° 1981-A-671 rendue par le C.T.A. le 30 oct. 1981, autorisant High-Line Airways Inc. à exploiter également un service des classes 4 et 9-4, au moyen d'aéronefs du groupe E, aux termes des permis C.T.A. 3091/80 (C) et 678/80(C).	23 fév.	Rejetée	

Date de	Révision	Décision	Requête	Requérante
27 juil.	Rejetée	Ordonnance n° R-33856 rendue le 13 mai 1982 par le C.T.C.F., relative à l'abandon de la subdivision Yarmouth en Nouvelle-Ecosse.	24 août	Rejetée
		Ordonnance n° R-33976 rendue le 8 juin 1982 par le C.T.C.F., relative à la construction d'un tunnel au point milliaire 19.14 de la subdivision Rossland de CP Limitée et à l'inclusion, dans le projet, du coût des pipelines industriels.	23 nov.	Rejetée
		Ordonnance n° WDR-00826 rendue le 22 juil. 1982 par le C.T.C.F., autorisant CP Limitée à abandonner la subdivision Wishart entre les points milliaires 0.0 et 26.9 à compter du 31 déc. 1982.		
				COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS
			11 janv.	Révisable (C.T.A.)
		Décision n° 6543 du C.T.A. rendue le 8 sept. 1981, rejetant l'autorisation d'exploiter des services de la classe 3, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW, pour desservir les points Vancouver et Victoria (C.-B.).	14 janv.	Rejetée
		Décision du C.T.A. rendue par télex le 26 nov. 1981, rejetant la requête en suspension de la décision n° 6564 relative au service aérien fourni par Northwest Territorial Airways entre Winnipeg et Rankin Inlet.	21 janv.	Rejetée
		Décision du C.T.A. rendue par télex le 14 oct. 1981, refusant à Quason Helicopter Training l'autorisation d'exploiter, à partir d'une base située à Abbotsford (C.-B.), des services de la classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe A-RW.	26 janv.	Rejetée
				Charmay Holdings Inc.
				Quebecair
				Calm Air International Ltd.
				South Coast Airways Ltd.
				TRANSPORTS AÉRIENS
				Ministère des Transports de la Colombie-Britannique
				Wishart-Bankend Rail Retention Committee
				Ville de Lockport

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Requérante
Kelfield Rail Retention Committee/M. D.A. Burton	Ordonnance n° WDR-00617 rendue le 31 déc. 1981 par le C.T.C.F., autorisant CP Limitée à abandonner un tronçon de la subdivision Kelfield en août 1982, et l'autre tronçon en août 1983.	15 juin	Rejetée	
Transport 2000 Ontario	Ordonnance n° R-33718 rendue le 13 avril 1982 par le C.T.C.F., autorisant le CN à abandonner un tronçon de sa subdivision Forest (Ont.) entre les points milliaires 48.00 et 67.38.	15 juin	Rejetée	
Canada Pacific	Directives émises par le C.T.C.F. le 1 ^{er} fév. 1982 relativement au Programme de révision et de reconstruction des locomotives.	15 juin	Revisable (C.T.C.F.)	Décision pendante
Alberta Economic Development/Alberta Wheat Pool	Ordonnance n° WDR-00701 rendue le 17 fév. 1982 par le C.T.C.F., autorisant le CN à abandonner un tronçon de sa subdivision Emdiang, 90 jours après la date de l'ordonnance, et un autre tronçon de ladite subdivision le 31 août 1983.	15 juin	Rejetée	
M. Greg S. Hume	Ordonnance n° R-33826 rendue le 7 mai 1982 par le C.T.C.F., autorisant le CN à abandonner un tronçon de sa subdivision Talbot à partir d'un point près de St-Thomas jusqu'à Port Stanley.	15 juin	Rejetée	
Canada National	Décision par lettre rendue le 12 mars 1982 par le C.T.C.F., sommant la compagnie de déposer toute requête visant l'abandon de certains tronçons de la subdivision Flin Flon aux termes de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer.	13 juil.	Rejetée	
Canada Pacific	Ordonnance n° R-33701 rendue le 7 avril 1982 par le C.T.C.F., relative à un croisement étage situé au point milliaire 88.08 de la subdivision Cascade.	13 juil.	Revisable (C.T.C.F.)	Décision originale modifiée
Canada Pacific	Décision par télex en date du 29 oct. 1981 et ordonnance n° R-32986 en date du 20 nov. 1981, rendues par le C.T.C.F. et relatives à un passage à niveau situé au point milliaire 12.06 de la subdivision Galt.	23 juil.	Revisable (C.T.C.F.)	Décision pendante

Comité de révision

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révisio
Canadien Pacifique	Décision par lettre rendue le 8 sept. 1981 par le C.T.C.F., relative à l'abandon de la subdivision Truro entre les points milliaires 4.6 et 56.9.	26 janv.	Rejetée	
Plusieurs requêtes (3)	Ordonnance n° WDR-00383 rendue le 28 sept. 1981 par le C.T.C.F., relative à la suppression du service de trains de voyageurs entre Winnipeg et Thompson, trains n° 90 et 91.	9 fév.	Rejetée	
Ville de Calgary	Ordonnance n° R-32761 rendue le 5 oct. 1981 par le C.T.C.F., autorisant la ville à construire un passage supérieur au point milliaire 168.75 de la subdivision Brooks de CP Limitée et imposant à celle-ci un montant de \$ 62 500 pour ladite construction.	23 fév.	Révisable (C.T.C.F.)	Décision pendante
VIA Rail	Décision par télex rendue le 24 mars 1982 par le C.T.C.F., relative à l'exploitation des trains n° 148 et 149 entre Winnipeg et Farlane pour l'été de 1982.	11 mai	Révisable (C.T.C.F.)	Décision originale confirmée
VIA Rail	Décision rendue le 18 mars 1982 par le C.T.C.F., relative à la circulation à vide de certaines voitures entre Montréal et Joliette.	18 mai	Rejetée	
Parcs Canada	Décision rendue le 9 mars 1982 par le C.T.C.F., imposant à Parcs Canada et à CP Limitée un délai de 60 jours pour conclure un accord au sujet de l'emplacement du puits de ventilation pour le tunnel construit dans la subdivision Mountain de CP Limitée.	15 juin	Rejetée	
Suzanne Beauchamp-Niquet	Ordonnance n° R-33216 rendue le 25 janv. 1982 par le C.T.C.F., autorisant VIA Rail à supprimer son service voyageurs (service d'autocars) entre Chambord et Dolbeau (Qué.).	15 juin	Rejetée	
Ralph Ferguson, député	Ordonnance n° 33410 rendue le 4 mars 1982 par le C.T.C.F., autorisant le CN à supprimer le poste de préposé aux messageries de la ville de Glenoe.	15 juin	Rejetée	

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE

PAIEMENTS CERTIFIÉS DE SUBVENTIONS, 1982

131

1981			1982		
Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire
Paiements certifiés*			Paiements certifiés*		

Loi sur les taux de transport
des marchandises dans les
provinces MaritimesTrafic en direction ouest
Trafic intérieurLoi sur les subventions au transport
des marchandises dans la
Région atlantiqueArticle 3 (trafic en direction ouest)
Article 6 (trafic intérieur)
Article 6 (subvention sélective-traffic
en direction ouest)
Article 6 (subvention sélective-traffic
intérieur)
Article 6 (subvention provisoire-traffic
intérieur)

Total (programme)

Nombre de réclamations déposées
Nombre de réclamations examinées*Millions de dollars
**Chiffre estimatif

10,6	—	—	9,9	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
3,4	—	—	3,4	—	—
6,9	—	—	8,4	—	—
29,2	—	—	30,4	—	—
0,4	—	—	0,4	—	—
42,1	—	—	45,8	—	—
20,9	—	—	21,7	—	—
183	12 787	20	190	12 344	22
181	12 264	18	176	12 646	21

Annexe W Comité des transports par eau

130 CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA, 1982*

American-West African Freight Conference
 Canada-Mediterranean Freight Conference
 Canada-United Kingdom Freight Conference
 Canadian Continental Eastbound Freight Conference
 Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference
 Continental Canadian Westbound Freight Conference
 Del-Pacifc Rate Agreement
 East Canada-Japan Freight Conference
 Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference
 Pacific-India Rate Agreement No. 9247
 Inter-American Freight Conference — Section « A »
 Inter-American Freight Conference — Section « B »
 Inter-American Freight Conference — Section « C »
 Japan/Korea-East Canada Freight Conference
 Japan/Korea-West Canada Freight Conference
 Latin America/Pacific Coast Steamship Conference
 Mediterranean Canada Westbound Freight Conference
 Pacific/Australia-New Zealand Conference
 Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section « A »
 Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section « B »
 Pacific Coast River Plate Brazil Conference — Section « C »
 Pacific Indonesian Conference
 Pacific Straits Conference
 Pacific Westbound Conference
 Philippines North American Conference
 West Canada Freight Conference
 Pacific-India Rate Agreement No. 8760
 Western Canada-Europe Conference
 The Association of West Coast Steamship Companies
 Malaysia-Pacific Rate Agreement
 United States Great Lakes & St. Lawrence River Ports/West African Agreement No. 9420
 North Europe-Canada Pacific Freight Conference
 Canadian Continental Eastbound Asbestos Conference
 Java Pacific Rate Agreement
 Canada European Eastbound Mail Committee
 Australia/Eastern Canada Shipping Conference
 East Canada Freight Conference
 Cavn/Saguenaey Joint-Venezuelan Service
 Thailand/Pacific Freight Conference
 Eastern Canada-Colombia Tariff (Joint Service)
 Five Line Far East Freight Conference
 Australia-Pacific Coast Rate Agreement
 New Zealand/Pacific Coast Rate Agreement
 SCI & SCINDIA Joint Tariff Agreements
 East Canada/Far East Rate Agreement
 Far-East/Canada Rate Agreement
 Eastern Canada-Caribbean Freight Association

*Conférences internationales qui n'ont pas de nom français

Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
1 nov. Warschau	ALL.	Can. Transport Co.	Accordée
1 nov. John Shaw	E.-U.*	Mobil Oil	Accordée
1 nov. Asian Anvil	LIB.	Can. Transport Co.	Accordée
3 nov. Freedom Service	E.-U.	Mobil Oil	Accordée
3 nov. Vega	GRE.	Esso Canada	Accordée
1 déc. Derrick "B"	E.-U.	Adanac Brokers	Accordée
1 déc. Seawolf 101 & 102	CAN.	P.F. Collins	Accordée
7 déc. Freedom Service	E.-U.	Mobil Oil	Accordée
0 déc. Pioneer Service	E.-U.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
0 déc. Northern Commander	NOR.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
0 déc. Zeus/Green Giant/Atlas/	E.-U.	Leith & Dyke	Accordée
1 déc. Calhoun			
1 déc. Osa Ostend	BEL.	P.F. Collins	Accordée
9 déc. Royal	E.-U.	Schenker of Canada	Accordée
1 déc. Balder Borkum	CAN.	Balder Offshore	Accordée
Navigation autre que le cabotage			

Annexe V

Comité des transports par eau

PERMIS DELIVRÉS, 1982

Région	Titulaire	Total	Navires autorisés
Grand Lacs	McKeil Work Boats	1	1
	A.B. McLean Ltd.	1	
	Total	2	
Leuve MacKenzie	Arctic Transportation Ltd.	27	
	Beluga Transportation	1	
	Cooper Barging Services Ltd.	8	
	Coastal Marine Ltd.	2	
	Société des transports du Nord	191	
	Limitée	1	
	Peter Pond River Tours	2	
	Pine Creek Construction	232	
	Total	28	
Ouest de l'arctique canadien	Arctic Transportation Ltd.	66	
	Société des transports du Nord	94	
	Limitée		
	Total		

Date	Navire	Pavillon	Requerant	Exemptio
4 juin	Western Viking	PAN.*	Canterra Energy	Accordée
4 juin	Mudcat Model 10	—	Degelman Dredging	Accordée
7 juin	Gypsum Countess	R.-U.	Boreal	Accordée
7 juin	Canmar Careen	CAN.*	Dome	Accordée
8 juin	Schnoorturm	CAN.*	P.F. Collins	Accordée
8 juin	Rowan Juneau	E.-U.*	Atlantic Customs Brokers	Accordée
16 juin	Seawolf 101 & 102	ESP.	P.F. Collins	Accordée
22 juin	Cable Venture	R.-U.*	Teleglobe Canada	Accordée
23 juin	Hans Egede	NOR.*	P.F. Collins	Accordée
25 juin	Kruezturm	CAN.	P.F. Collins	Accordée
25 juin	Scorpio type	E.-U.*	Crosbie Offshore	Accordée
25 juin	Skauvann	NOR.	Dome	Accordée
30 juin	Stena Jutlandica	SUE.	C.N. Marine	Accordée
29 juin	Wena	MAL.	Capt. P. Ennis	Accordée
2 juin	Osa Ghent	BEL.	P.F. Collins	Rejetée
5 juin	Chalands	E.-U.	K. Viney	Accordée
6 juin	Warschau	ALL.	Can. Transport Co.	Retirée
9 juin	Vracquier non identifié	ETR.	Arctic Grain	Accordée
19 juin	Betty Gale/Ols 30	E.-U.	Polysar Ltd.	Rejetée
23 juin	Golar Petrotade	LIB.	Dow Chemicals	Accordée
26 juin	Heather Sea	R.-U.	Seaforth Fednav	Accordée
30 juin	Fairlane	P.B.	Dominion Engineering	Retirée
30 juin	Super Fran Bradach	E.-U.	Leith & Dyke	Accordée
3 août	Norris Tide	E.-U.*	ABCO Offshore	Accordée
3 août	Pholas	R.-U.*	I.H. Mathers	Accordée
4 août	Fjellnes	PAN.	Montreal Shipping	Accordée
4 août	Workhorse/Hustler	E.-U.	Sceptre Dredging	Accordée
9 août	Dresden	ALL.	Can. Transport Co.	Accordée
11 août	Chaland-citerne non identifié	E.-U.	Great Lakes Marine	Accordée
12 août	Haakon	E.-U.	Davidson & Sons	Retirée
20 août	Ross Seal	E.-U.*	Bow Valley	Accordée
26 août	Thamesfield	R.-U.	Can. Transport Co.	Accordée
3 sept.	Schnoorturm Boltenor	CAN.	Crosbie Offshore	Accordée
14 sept.	Schnoorturm Boltenor	CAN.	Crosbie Offshore	Retirée
14 sept.	Gypsum Countess	R.-U.	Boreal	Accordée
15 sept.	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Rejetée
17 sept.	Calhoun	E.-U.	Leith & Dyke	Accordée
20 sept.	Rich Arrow	JAP.	Dow Chemical	Accordée
20 sept.	Hegg	JAP.	Robert Reford	Accordée
27 sept.	Royal	E.-U.	Sceptre Dredging	Accordée
27 sept.	Balder Borkum/Balder Husum	NOR.	Balder Offshore	Accordée
29 sept.	Rimba Balau	MAL.	Federal Commerce	Accordée
29 sept.	Hans Egede	CAN.*	Sefel Geophysical	Rejetée
5 oct.	Balder Borkum	NOR.	Balder Offshore	Accordée
14 oct.	Boltenor/Neutor	CAN.	Crosbie Offshore	Accordée
18 oct.	Norchem	JAP.	Noranda Sales	Accordée
19 oct.	Kruezturm	CAN.	Crosbie Offshore	Accordée
19 oct.	Century	E.-U.	McAllister Towing	Accordée
20 oct.	Pioneer Service	E.-U.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
20 oct.	Balder Turku/Balder Vaasa	NOR.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
8 nov.	Langlade	FRA.	Atlantic Searoutes	Accordée
18 nov.	Boltenor/Ravenssturm	CAN.	Crosbie Offshore	Accordée

*Navigation autre que le cabotage

Annexe U

Comité des transports par eau

RÉGLEMENT D'EXEMPTION SUR LE CABOTAGE DEMANDES D'EXEMPTION, 1982

127

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
13 janv.	Boltenor	ALL.	Crosbie Offshore	Accordée
19 janv.	Mai	NOR.*	Sefel	Accordée
19 janv.	Aquarius	P.B.*	Dome	Accordée
28 janv.	Marysville	E.-U.	Esso	Accordée
28 janv.	Navire citerne non identifié	ETR.	Gulf	Retirée
4 fév.	Thamesfield	R.-U.	Can. Transport Co.	Accordée
8 fév.	Langlade	FRA.	J. Penny & Sons	Accordée
11 fév.	Navire citerne non identifié	ETR.	Gulf	Accordée
17 fév.	Hancock Trader	I.-C.	Baffin Enterprises	Retirée
18 fév.	Norderor	CAN.	Crosbie Offshore	Accordée
22 fév.	Kruezturm	CAN.	Crosbie Offshore	Accordée
24 fév.	Hannah 5101	E.-U.	Esso	Accordée
1 mars	Boltenor	CAN.	P.F. Collins	Accordée
3 mars	2 chalands	E.-U.	Dillingham	Accordée
4 mars	Neutor	CAN.	P.F. Collins	Accordée
4 mars	Zapata Scotian	E.-U.*	Atlantic Customs Broker	Accordée
4 mars	Ravensturm	CAN.	P.F. Collins	Accordée
3 mars	Chimo	NOR.	J. Walton Steamships	Retirée
8 mars	Schnoorturn	CAN.	P.F. Collins	Accordée
8 mars	Western Wind	PAN.*	Can. Occidental	Accordée
9 mars	Manhattan Island	E.-U.*	Lydon dredging	Accordée
10 mars	Sidon	ALL.	Ultramar	Rejetée
12 mars	Warschu	ALL.	Can. Transport Co.	Accordée
15 mars	Gypsum Countess	R.-U.	Can. Salt Co.	Accordée
18 mars	Hoegh Clipper	NOR.	Kuehne & Nagel	Accordée
22 mars	Neutor	CAN.	P.F. Collins	Accordée
23 mars	Hannah 6301	E.-U.	Esso	Accordée
2 avril	Boltenor	CAN.	P.F. Collins	Accordée
5 avril	Dresden	ALL.	Can. Transport Co.	Accordée
7 avril	Jo Master	NOR.	C.I.T. Inc.	Accordée
8 avril	Mai	NOR.*	P.F. Collins	Accordée
20 avril	Bonaventure II	CAN.	Atlantic Freight Lines	Accordée
21 avril	Nepco 140	E.-U.	McMaster Meighan	Rejetée
23 avril	Skagerrak	CAN.	Enterprises Sylthi	Rejetée
29 avril	Astron	BER.	Coastal Shipping Ltd.	Accordée
5 mai	Emma Johanna	ALL.	Can. Transport Co.	Accordée
7 mai	Shannon/Kinsdale	E.-U.	C.S.L.	Accordée
13 mai	Metrol Sun	PAN.*	Mobil	Retirée
13 mai	Hercules/Polly B/Atlas	R.-U.	Gulf	Retirée
19 mai	Gypsum Countess	E.-U.	Leith & Dyke	Accordée
19 mai	Thamesfield	R.-U.	Canadian Salt	Accordée
28 mai	Haugtank	NOR.	Can. Transport Co.	Accordée
1 juin	Mai	NOR.*	P.F. Collins	Rejetée
2 juin	Liv Profiler/Java Seal	NOR.*	P.F. Collins	Accordée
		E.-U.*	Shell	Accordée

* Navigation autre que le cabotage

Annexe T Comité des transports par eau

126 REQUÊTES, 1982

Requêtes		Recues		Agréées		Autres	
Projets de tarif de droits de pilotage art. 23 de la Loi sur le pilotage		3					
Administration de pilotage de l'Atlantique		1					
Administration de pilotage des Laurentides		1					
Administration de pilotage du Pacifique		1					
Administration de pilotage des Grands lacs		1					
Approbation de tarifs — Loi sur les transports		6					
Permis de transport par eau							
Loi sur les transports —							
Grands lacs		2		2			
fleuve Mackenzie		9		7			
Ouest de l'Arctique		2		2			
Loi sur les transports — Décisions du Comité de révision — Aucune							
Projets d'acquisition en 1982		5					
Projets (art. 27 de la L.N.T.)							
Enquêtes		3					
2 rejetées							

Annexe R

Comité des transports aériens

REQUÊTES PORTANT SUR DES PERMIS ET VOLS SERVICES INTERNATIONAUX

125

1981	1982
15	15
56	172
224	108
213	
Demandes de vols par des non-titulaires (exploitants américains de petits aéronefs)	

Annexe S

Comité des transports aériens

DEPÔTS DE TARIFS ET DE SERVICES

1981	1982
6 787	8 702
Horaires et tableaux de service	
117 433	161 634
49 973	53 392
17 474	14 080
39 307	25 603
15 270	12 756
246 244	276 167
Total des dépôts	
Tarifs passagers	
Canada (intérieurs) & Canada-E.-U.	
Canada-outremer	
Tarifs de fret	
Canada (intérieurs) & Canada-E.-U.	
Canada-outremer	
Tarifs d'affrètements (partout)	

STATISTIQUES CHOISIES
VOLS D'AFFRÈTEMENT *

124

Affrètements				
Vols	Places	Vols	Places	1981
Affrètements pour voyage tout compris	2 979	360 276	3 635	453 238
En provenance du Canada	38	6 939	56	7 190
En provenance de l'étranger				
Sans participation et à but commun	909	—	558	51 531
En provenance du Canada	592	—	512	24 563
En provenance de l'étranger	36	—	43	3 019
ABC/Affinité	3 855	650 589	2 783	790 105
En provenance du Canada (ABC)	1 629	—	1 650	—
En provenance de l'étranger (ABC)	43	—	50	—
ABC intérieurs	1 759	376 217	2 970	560 542
ABC/AVTC (Nouveau type d'affrètement introduit en 1980)	6 506	912 893	9 307	1 502 778
ABC/AVTC (intérieurs)	81	9 477	88	10 320
Affrètements pour voyage tout compris	118	14 375	213	27 046
changés en ABC/AVTC	1 641	523 847	1 166	421 868
ABC changés en ABC/AVTC				

* Ces chiffres pour chaque type d'affrètement ne comprennent pas les affrètements initialement autorisés à titre de vols ABC ou AVTC et par la suite changés en ABC/AVTC. Ceux-ci sont calculés séparément.

STATISTIQUES CHOISIES

Nombre de titulaires		
Transporteurs autorisés	1 882	2 031
Aéronefs à voilure fixe	1 742	1 877
Aéronefs à voilure tournante	140	154
Transporteurs nationaux	1 048	1 102
Transporteurs étrangers	834	929
1981		1982
En main au 1 ^{er} janvier 1982		311
Regues durant l'année		1 086
Etudiées		1 034
En cours de règlement		363
Agréées		705
Rejetées		103
Retirées		13
Refusées		1
Autorisations		
Rétablies		2
Rescindées, annulées, suspendues		353
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés		60
Exemptions à l'égard d'agriculteurs « volants »		85
Autorisations écoles de pilotage satellittes		40
Ordonnances et décisions		
Ordonnances publiées		718
Décisions rendues		468

Comité des transports par chemin de fer

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

180 % des pertes réelles réclamées le 21 juin 1982.

2^e paiement indiqués s'applique au montant de la réclamation par partie-même année, conformément au Crédit de transport 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.

Abandon autorisé en 1981 ; n'est donc admissible que pour une partie de l'année.

80 % des pertes réelles réclamées le 21 août 1981.

*Aucun paiement ne sera versé jusqu'à résolution de toutes les questions en cause.

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées ¹	Paiements versés au 31 déc. 1982
101. Outlook	Moose Jaw-Outlook	\$ 3 721 484	\$ 3 227 059
102. Pennant	Wickett-Hazlet	545 179	517 809
103. Prince Albert	Lanigan-Northway	2 112 366	1 434 666
104. Reftord	Kerrobert-Wilkie	1 006 388	833 446
105. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	6 168 599	5 924 931
106. Tisdale	Goudie-Nipawin	3 727 400	3 452 617
107. Tyvan	Stoughton-Crecy	2 610 984	2 250 973
108. Vanguard	Swift Current-Meyronne	2 321 785	2 065 941
109. White Fox	Nipawin-Sharpe	2 551 641	2 385 299
110. Wood Mountain	Ogle-Mankota	1 796 487	1 808 072
Alberta			
111. Bassano	Empress-Bassano	2 361 784	1 281 964
112. Cardston	Stirling-Cardston	2 691 981	2 401 278
113. Coronation ⁴	Kerrobert-Coronation	3 679 510	3 241 019
114. Irricana	Bassano-Standard	1 694 856	1 426 992
115. Lacombe	Coronation-Newis	3 366 491	3 592 868
116. Langdon	(y compris Lembr. Cordel)	2 204 606	1 051 029
-Acme	Langdon-Carbon		
117. Lomond	Cosway-Wimborne	4 585 800	4 049 975
118. Macleod	Eltham-Hays	2 517 027	2 396 718
	Aldersyde-Fort Macleod		
	(y compris Lembr.		
119. Stirling	Clareholm Airport)	4 344 559	3 630 428
120. Strathmore	Manyberries-Stirling		
121. Turin	Langdon-Shepard	131 553	117 356
122. Willingdon	Coalhurst-Turin	1 193 865	1 193 290
	Lloydminster-Akenside	6 725 546	6 432 720
	(y compris Lembr. Chemical)		
Total partiel (CP Rail)			
Total (CN & CP Rail) Article 258			
		\$124 299 875	\$108 376 746
		\$238 782 343	\$217 790 967

¹ Réclamations déposées par le CN, le 3 mai 1982 et par CP Rail, le 27 août 1982.

² Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

³ Se prolonge en Colombie-Britannique sur une faible distance.

⁴ Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

Les paiements sont basés sur les pertes réelles réclamées le 14 avril 1982. Aucun paiement rectificateur n'avait été fait le 31 décembre 1982, basé sur (1) ci-dessus.

⁵ Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

CANADIEN PACIFIQUE LIMITEES

CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE		Entre		Pertes réelles		31 déc. 1982	
Subdivision				réclamées ¹		versés au Paiements	
72. Arborg	Rugby-Arborg	\$	998 128	\$	998 128		873 951
73. Glenboro	Murray Park-Souris		1 841 661		1 841 661		1 802 345
74. Gretna	(y compris Lembr. Carman)		2 468 217		2 468 217		2 209 064
75. Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet		678 873		678 873		528 825
76. Lyleton	Deloraine-Waskada		377 867		377 867		333 838
77. Napinka	La Rivière-Napinka		3 223 705		3 223 705		3 019 680
78. Russell	Binscarth-Inglis		513 891		513 891		524 647
79. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton		378 698		378 698		350 606
Saskatchewan							
80. Altawan ⁶	Shanavon-Manyberries		3 672 809		3 672 809		2 961 070
81. Amulet	Amulet-Crane Valley		2 306 760		2 306 760		1 549 004
82. Arcola ²	Weyburn-Assiniboia		1 981 838		1 981 838		1 820 948
83. Bromhead	Estevan-Minton		2 247 082		2 247 082		2 227 236
84. Bullea	(y compris Lembr. Tribune)		4 357 797		4 357 797		3 681 078
85. Bursdale	Neudorf-Bullea		1 166 424		1 166 424		1 606 325
86. Colonsay	Schuler et Ingebrigth Lake		2 287 939		2 287 939		2 118 408
87. Dunelm	Player-Simmie		852 785		852 785		726 809
88. Empress ⁶	(y compris Lembr. Grant)		797 818		797 818		764 509
89. Expansé	Assiniboia-Coronach		1 468 041		1 468 041		1 250 762
90. Fife Lake	Hatton-Golden Prairie		624 470		624 470		575 157
91. Hatton	Outlook-Kerrobert		3 248 722		3 248 722		3 053 519
92. Kerrobert	Arcola-Weyburn		1 030 748		1 030 748		931 446
93. Kisbey	Wilkie-Lloydminster		5 623 686		5 623 686		3 233 570
94. Lloydminster	Kerrobert-Macklin		2 830 416		2 830 416		2 436 133
95. Macklin	Waritime-Kyle		1 685 862		1 685 862		1 240 081
96. Matador	Tobey-Meadow Lake		2 831 566		2 831 566		2 701 261
97. Meadow Lake	Lanigan-Lac Vert		1 921 579		1 921 579		1 596 477
98. Melfort	Rocanville-Neudorf		1 503 153		1 503 153		1 175 698
99. Neudorf	Notukeu-Val Marie		3 249 326		3 249 326		3 196 419
100. Notukeu							

Subdivision

39.	Lewvan
40.	Mantario
41.	Meskanaw
42.	Nortgate
43.	Paddockwood
44.	Preeceville ²
45.	Preeceville
46.	Rhein
47.	Rivernurst
48.	Robinhoo
49.	Rosetown
50.	St. Brieux
51.	Tisdale
52.	Tonkin
53.	Turtleford
54.	Weyburn
55.	Weyburn
56.	White Bear

Entre

Minard Jct.-North Regina
Clidden-Alsask
Melfort-Thatch
Northgate-Lampman
Paddockwood Jct.-Paddockwood
Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.
Lillian-Preeceville
Hamton-Wroxton
Central Butte-Rivernurst
Speers Jct.-Glaslyn
Roskin Jct.-Kindersley
Thatch-Humboldt Jct.
Hudson Bay-Prince Albert
MacNutt-Wroxton
North Battleford-St. Walburg
Talmage-Weyburn
Weyburn-Radville
Eston-Lacadena

Total partiel (CN)

\$ 2 855 252
1 518 387
13 390
482 405
838 812
3 011 272
306 798
745 221
524 498
2 185 336
3 848 882
1 763 560
6 577 320
807 341
3 688 974
126 781
699 223
808 432

Pertes réelles réclamées¹

\$ 2 728 767
1 451 124
12 797
461 035
801 654
2 877 876
293 207
712 209
501 263
2 088 527
3 678 381
3 678 436
6 285 951
771 577
3 525 557
121 165
668 248
772 619

Paielements versés au 31 déc. 1982

\$109 414 221
6 148 803
3 314 339
159 743
5 229 681

1 617 736
1 153 197
1 761 248
818 707
1 396 484
2 094 254
1 356 676
236 331
4 175 902
4 463 740
788 744

1 692 722
1 206 650
1 842 885
856 655
1 461 214
2 191 328
1 419 561
247 285
4 369 464
4 670 644
825 304
6 433 814
3 467 967
167 148
5 468 739

Annexe N

Comité des transports par chemin de fer

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1981 ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

118

CANADIEN NATIONAL

Subdivision		Entre	Pertes réelles	réclamées	31 déc. 1982		Palements versés au	
Manitoba								
1. Carman	Carman Jct.-Carman	378 853	\$	378 853	\$	362 071		
2. Carman	Carman-Graysville	169 030		169 030		161 542		
3. Cowan	North Jct.-Swan River	1 127 312		1 127 312		1 077 373		
4. Erwood	Swan River-Birch River	1 230 294		1 230 294		1 175 794		
5. Hartney	Belmont-Elgin	959 777		959 777		917 260		
6. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill	2 276 018		2 276 018		2 175 192		
7. Miami	Morris-Somerset	1 244 290		1 244 290		1 189 169		
8. Miami	Somerset-Belmont	1 068 870		1 068 870		1 021 520		
9. Rossburn	Bethany-Russell	2 388 113		2 388 113		2 282 322		
10. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	168 128		168 128		160 680		
Saskatchewan								
11. Amiens	Spiritwood-England	839 563		839 563		802 372		
12. Arborfield	Crane-Arborfield	846 084		846 084		808 604		
13. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	16 721		16 721		15 980		
14. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	1 285 400		1 285 400		1 228 458		
15. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	739 677		739 677		706 910		
16. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	1 645 633		1 645 633		1 572 733		
17. Big River	Shellbrook-Big River	1 755 514		1 426 514		1 677 747		
18. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	1 426 514		1 426 514		1 363 321		
19. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	3 198 715		3 198 715		3 057 016		
20. Bodo	Unity-Cactus Lake	940 726		940 726		899 052		
21. Bohny	Spruce Lake Jct.-Paradise Hill	600 112		600 112		573 528		
22. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	3 671 796		3 671 796		3 509 139		
23. Central Butte	Mawer-Central Butte	490 041		490 041		468 333		
24. Chelan	Weekes-Porcupine Plain	649 160		649 160		620 403		
25. Chelan	Porcupine Plain-Crooked River	922 713		922 713		881 838		
26. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	683 284		683 284		653 016		
27. Conquest	Dunblane-Beechy	1 609 559		1 609 559		1 538 257		
28. Cromer	Maryfield-Kipling	1 390 398		1 390 398		1 328 805		
29. Cudworth	Meacham-Totzke	297 573		297 573		284 391		
30. Cudworth	Totzke-Domremy	1 903 515		1 903 515		1 819 192		
31. Cudworth	Domremy-St. Louis	457 113		457 113		436 864		
32. Cudworth	p.m. 103.25-Cudworth Jct.	22 858		22 858		21 845		
33. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake	1 360 440		1 360 440		1 300 174		
34. Elrose	Conquest Jct.-Glidden	4 845 706		4 845 706		4 631 046		
35. Glenavon	Kipling-McCallum	1 092 027		1 092 027		1 043 651		
36. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	2 122 680		2 122 680		2 028 647		
37. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	791 410		791 410		756 351		
38. Lampman	Maryfield-Estevan	743 587		743 587		710 647		

Subdivision		Entre		Total partiel (CP Rail)		Total (CN & CP Rail) Article 256	
8. Kelfield		Brass-Kelfield	\$ 764 358		\$13 688 881		\$33 122 397
9. Matador		Gunnworth-Waritime	66 181		505 488		2 856 ⁴
0. McMorran		Miliden-Gunnworth	367 480				
1. Melfort		Lac Vert-Gronlid	1 575 772				
2. Pennant		Hazel-Verlo	153 480				
3. Shamrock		Archive-Hak	2 174 281				
4. Wishart		Foam Lake-Wishart	493 235				
Alberta							
15. Alberta Central		Fort-Benalto	388 056 ⁴				
16. Furness ¹¹		Epping-Paradise Valley	721 070				
17. Langdon		Carbon-East Coulee	720 379				
18. Strathmore		Gleichen-Namaka	30 962 ⁴				
19. Strathmore		Namaka-Strathmore	126 245 ⁴				
20. Strathmore		Strathmore-Langdon	345 637				
Colombie-Britannique							
21. Kaslo							
22. Kaslo							

Réclamations déposées par le CN, le 3 mai 1982 et par CP Rail, le 27 août 1982.

Les paiements ne sont recommandés qu'après l'avis de la Commission des transports.

Comme il s'agit d'une nouvelle requête, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.

Abandon de l'embranchement autorisé en 1981, n'est donc admis.

Abandon de l'embranchement autorisé en 1981. Réclamation faite pour l'année complète, mais éligible pour onze mois seulement.

Les paiements sont basés sur les pertes réelles réclamées le 14 avril 1982. Aucun paiement rectificateur n'avait été fait le 31 décembre 1982, basé sur [1] ci-dessus.

Suspension des subventions en attendant la clarification du fondement juridique de la requête en abandon.

Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.

Se prolonge pour une partie de l'année, s'il est possible que pour une partie de l'année.

Subdivision

49. Gravelbourg
50. Gravelbourg
51. Gravelbourg
52. Meskanaw
53. Porter
54. Preeceville
55. Rhein

Alberta

56. Coronado
57. Endiang
58. Rosedale
-Bullpound Joint
Section

Colombie-Britannique

61. Cowichan
(Embr. Saanich)
62. Cowichan
-Tidewater

Entre

Claybank-Mossbank
Hodgeville-Tyson
Tyson-Neidpath
Thatch-Meskanaw
Oban Jct.-Cando
Preeceville-Kelvington
Ross Jct.-Hamton

Lindbergh-Heinsburg
Endiang Jct.-Byemoor
Rosedale-East Coulee
Ferlow Jct.-Donalda
Donalda-Dinosaur
p.m. 0.00-p.m. 1.37
Deerholme-Youbou
Deerholme-Cowichan Bay

Total partiel (CN)

\$19 433 516

406 046

112 952

2 372 994

717 732

52 107^a

789 052

49 683^a

104 283

1 232 042

223 285

266 254^a240 566^a

23 151

\$ 312 637

Pertes

réelles

réclamées¹

Palements

versés au

31 déc. 1981

\$ 297 819
22 054
229 164
253 635
212 703
1 173 650
99 341

683 715
2 260 801

107 597

Aucun²

\$14 663 303

Nouveau-Brunswick

63. Shore Line

Québec

64. Maniwaki

65. Q.C.R. Tring

66. St. Agathe

67. St. Gabriel

68. Témiscamingue

69. Waltham

Ontario

70. Carleton Place³

71. Walkerton

Manitoba

72. Lyleton

Saskatchewan

73. Amulet

74. Asquith

75. Colonsay

76. Colony

77. Fife Lake

Crane Valley-Cardross
Urban-Sonningdale
Amazon-Colonsay
Rockglen-Killdeer
Coronach-Big Beaver

Waskada-Dalny

Nepaan-Carleton Place
Saugeen-Walkerton

136 474

270 938

349 205

439 039

30 556

1 345 073

310 010

505 509

107 602

Lepreau-St. George

321 578

324 564

245 234

576 609

140 033

150 977

Aucun²Aucun²Aucun²

375 048

Aucun²Aucun²Aucun¹⁰

440 828

76 767

373 056

296 930

197 089

524 870

136 393

193 196

**Paiements
versés au
31 déc. 1982**

Pertes réelles ¹	\$	57 867	Aucun?
		527 642	
		14 113 ⁴	
		45 906 ⁴	
		361 354	Aucun?
		104 696	Aucun?
		99 343 ⁴	
		1 028 ³	Aucun?
		127 861 ³	
		271 286 ⁴	
		25 078	
		404 273	Aucun?
		213 260	Aucun?
		127 895	Aucun?
		30 693	
		381 782	
		28 804	
		44 020	
		525 312	
		35 198 ⁴	
		6 450 ⁴	
		91 927	
		79 243	
		271 140	
		366 049	
		680 462	
		277 788	
		582 796	
		300 328	
		491 052	
		167 140 ⁴	
		393 345	
		81 512	
		327 676	
		134 174 ⁴	
		162 018	
		529 260	
		394 682	

Entre

Salisbury-Hillsboro	
Valley-Centreville	
Saint-André-Grenville	
St. Hyacinthe-Belleue Jct.	
Rivière-du-Loup-Edmundston Est	
Cheltenham-Beeton	
Paris Jct.-Tavistock	
p.m. 0.00-p.m. 1.14	
Lucan-Sarnia Jct.	
Lindsay-Haliburton	
North Colwell-Hendrie	
Listowel-Kincardine	
Marmora-Lake St. Peter	
Whi es Jct.-Durham	
St. Thomas-Port Stanley	
Grosse Isle-Fisher Branch	
Fisher Branch-Hodgson	
Neepawa-Rossburn Jct.	
Delta Jct.-Amaranth	
Ridgerville-Fredensthal	
Fredensthal-B.N. Jct.	
Rossburn Jct.-Bethany	
Ste. Rose-Rorketon	
Wawanesa-M. and B. Jct.	
Sifton Jct.-Winnipegosis	
Eyre Jct.-Acadia Valley	
Shell Lake-Spiritwood	
Parry-Avonlea	
Cactus Lake-Bodo	
Dalmeny-Laird	
Laird-Carlton	
Moose Jaw Jct.-Mawer	
Reserve-Weekes	
Peebles-Corning	
Corning-Handsworth	
St. Louis-M. 103.25	
Biggar-Doddsland	
Baden-Hudson Bay	

ubdivision

Albert	
Centreville	
Monfort	
(Embr. Grenville)	
St. Jude	
Temisconata ⁵	
ntario	
Beeton	
Dumbo	
Fergus	
(Embr. Fergus Town)	
Forest	
Haliburton	
Meaford	
(Embr. Penetang)	
Kincardine	
Marmora	
Owen Sound	
(Embr. Durham)	
Talbot	
lanitoba	
Inwood	
Inwood	
Oakland	
Neepawa	
Ridgerville	
Ridgerville	
Ridgerville-Fredensthal	
Fredensthal-B.N. Jct.	
Rossburn Jct.-Bethany	
Ste. Rose-Rorketon	
Wawanesa-M. and B. Jct.	
Sifton Jct.-Winnipegosis	
Wawanesa	
Winnipegosis	
askatchewan	
Acadia Valley ⁶	
Amiens	
Avonlea	
Bodo	
Carlton	
Carlton	
Central Butte	
Chelan	
Corning	
Corning	
Cudworth	
Doddsland	
Erwood ⁷	

ouveau-Brunswick

Comité des transports par chemin de fer

Comité des transports par chemin de fer

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1981
ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS NON PROTÉGÉS)

CANADIEN NATIONAL

CANADIEN NATIONAL		Entre		Subdivision		Terre-Neuve		Ile-du-Prince-Edouard		4. Murray Harbour		5. Souris (Embr. Elmira)		Nouvelle-Ecosse		6. Caledonia		7. Dartmouth		8. Inverness		9. Oxford		10. Yarmouth	
Pertes	réelles	réclamées																							
Paiements	versés au	31 déc. 1982	\$	\$																					

La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au bas de la page de chacun des tableaux.

[illegible]

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1981

Pertes réelles réclamées ¹		Total
\$ 33 122 397	\$ 34 582 416	\$ 310 700 449
\$ 24 787 364	4 213 293	
217 790 967	238 782 343	
\$ 3 070 528	34 582 416	
\$ 280 231 275		

Article 256 (Embranchements non protégés)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)²
Article 272 (Tarifs de l'Est)

¹La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au bas de la page de chacun des tableaux.
²La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.

Pertes réelles réclamées ¹		Total
\$ 19 433 516	\$ 23 788 292	\$ 159 551 164
114 482 468	1 846 888	
23 788 292	23 788 292	
\$ 14 663 303	1 226 151	
109 414 221	23 788 292	
\$ 149 091 967		

Article 256 (Embranchements non protégés)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)²
Article 272 (Tarifs de l'Est)

¹La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au bas de la page de chacun des tableaux.
²La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1981

CANADIEN NATIONAL

Total des cas rapportables — transport de marchandises dangereuses

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ord. et de la déc.	Le service pour lequel le comité aurait pu recevoir des requêtes a été aboli.	
					Ontario	Northland
Sudbury-White River	31/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Décret ordonnant l'abandon de ce service en période creuse et le réduisant à un service trihebdomadaire aux heures de pointe.	Calgary-Edmonton	Victoria-Courtenay
			WDR-00199	Ordre de fournir un « service temporaire » pendant un an à partir de la date d'entrée en vigueur.		
			Révision	Le Comité a infirmé une décision du C.T.C.F. de cesser ce service.		
					Algoma Central Railway	Sault Sainte Marie-Hearst
	01/10/76	13/12/82	R-34714	Ordre de maintenir le service.	Northern Alberta Railways	Edmonton-Waterways
	—	14/08/80	R-31300	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.		
	—	14/08/80	R-31300	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.	White Pass & Yukon Corp.	Whitehorse-White Pass
					Quebec North Shore & Labrador Railway	Sept-Îles et Schefferville, Schefferville, Ross Bay Jct. et Wabush-Labrador City
	26/03/81	19/02/82	R-33383	Service déclaré service de trains de voyageurs.		

*Indique les services examinés en 1982.

Service	Date de la requête	Date de dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ord. et de la déc.	et de la déc.	
*Toronto-Windsor	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.		
*Toronto-North Bay-	27/10/69	15/10/82	R-34487	Ordre de maintenir le service.		
Kapuskasing						
*Toronto-Niagara Falls	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service (vo:		
Winnipeg-Thompson-	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	l'ordonnance R-31299)		
Churchill						
*Edmonton-Jasper-	27/10/69	19/03/82	R-33580	Ordre de maintenir le service.		
Prince George-						
Prince Rupert						
Montréal/Toronto-	29/12/70	06/08/81	CP-1981-	Plan définitif modifié pour l'Oues		
Vancouver						
Moncton-Saint-Jean	27/10/69	juin 79	Plan	Service prolongé au-delà de		
(N.-B.)						
Toronto-Stouffville	27/10/69	29/05/81	R-32318	Le décret CP-1982-1705 en date d		
*Ottawa-Brockville	03/05/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.		
Toronto						
*Montréal-Ottawa	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.		
Winnipeg-Farlane	13/02/74	09/02/81	WDR-00134	Ordre de maintenir le service.		
Toronto-Barrie	—	26/02/76	R-22346	Le décret CP-1982-1705 en date d		
Halifax-Yarmouth	31/10/69	04/09/81	R-32608	Fin d'une expérience d'une durée		
*Montréal-Québec	31/10/69	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.		
Montréal/Toronto-	31/10/69	oct. 77	CP-1981-	Plan définitif modifié pour l'Ouest		
Vancouver						
Toronto-Peterborough-	31/10/69	29/05/81	R-32317	Sudbury:		
Havelock				Décret CP-1982-1705 en date du		
					ce service à partir du 7 sept. 1982.	
					3 juin 1982 ordonnant l'abandon d	
					Sudbury et inaugurant un service	
					tribebdomadaire entre Ottawa et	
					Sudbury et inaugurant un service	
					taux entre Montréal-Ottawa et	
					éliminant les trains transcontinen-	
					Plan définitif modifié pour l'Ouest	
					service.	
					d'un an et ordre de maintenir le	
					ce service à partir du 7 sept. 1982.	
					3 juin 1982 ordonnait l'abandon d	
					Le décret CP-1982-1705 en date d	
					Ordre de maintenir le service.	
					Ordre de maintenir le service.	
					ce service à partir du 7 sept. 1982.	
					3 juin 1982 ordonnait l'abandon d	
					Le décret CP-1982-1705 en date d	
					Ordre de maintenir le service.	
					Ordre de maintenir le service.	
					ce service à partir du 7 sept. 1982.	
					3 juin 1982 ordonnait l'abandon d	
					Le décret CP-1982-1705 en date d	
					Moncton jusqu'à Halifax.	
					Service prolongé au-delà de	
					régions.	
					type interurbain dans certaines	
					taux et inaugurant des services d	
					éliminant les trains transcontinen-	
					Plan définitif modifié pour l'Oues	
					et 95.	
					et déroulement des trains 92, 93, 8	
					du service offert par les trains 90-1	
					Réduction de service. Abandon	
					l'ordonnance R-31299)	
					Ordre de maintenir le service (vo:	

*Indique les services examinés en 1982.

ORDONNANCES ET DÉCISIONS, 1982
ARTICLE 260(8) (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Service	Canadien National	Montreal-Caspé, Québec-Moncton	Montreal-Halifax-Sydney	Sydney	Sydney-Truro-Halifax	Toronto-Kingston	Montreal-Chicoutimi	Chambord-Dolbeau	Montreal-Senneterre-Cochrane	Montreal-Sherbrooke	Ottawa-Bellefleur	Toronto-Stratford	Winnipeg-Regina-Prince Albert	St. John's-Argentic	St. John's-Carbonear	Clarenville-Bonavista	Hearst-Nakina	Wabowden-Gillam-Churchill	*Sioux Lookout-Thunder Bay	Le Pas-Lynn Lake	Toronto-London-Sarnia	*Montreal-Québec	*Montreal-Brockville-Toronto
Date de la requête	29/12/70	29/12/70	29/12/70	29/12/70	29/12/70	03/08/71	27/10/69	20/11/72	27/10/69	03/05/71	27/10/69	03/08/71	03/05/71	03/05/71	18 février 1982	18 février 1982	03/05/71	27/10/69	03/05/71	03/05/71	03/08/71	03/08/71	03/08/71
Date de la dernière ord./déc.	28/06/79	28/06/79	juin 79	juin 79	juin 79	17/11/82	06/08/81	25/01/82	06/08/81	28/06/79	12/11/81	17/11/82	17/11/82	17/11/82	22/12/82	22/12/82	22/12/82	22/12/82	22/12/82	22/12/82	28/09/81	17/11/82	17/11/82
Ord. n°	R-28954	R-28954	Plan	Plan	Plan	R-34646	CP-1981-2171	R-33216	CP-1981-2171	R-28952	R-32961	R-34646	R-34646	CP-1981-2171			R-34751	WDR-00383	R-34752	WDR-00383	WDR-00383	R-34646	R-34646
Objet de l'ord. et de la déc.	Remplacement du matériel classique par des autorails diesel sur le tronçon Matapédia-Caspé.	Trajet de Montréal à Campbellton réduit à un seul service par jour; service quotidien de jour entre Montréal et Mont-Joli et entre Campbellton et Moncton.	Maintien du service. Utilisation restreinte des autorails diesel.	Ordre de maintenir le service.	Décret modifiant l'ordonnance R-31300 et réduisant la fréquence à trois fois par semaine.	Abandon du service en vigueur le 8 mars 1982.	Décret modifiant l'ordonnance R-31300 et réduisant la fréquence à trois fois par semaine.	Décret CP-1982-1705 en date du 3 juin 1982 et ordonnant l'abandon du service à partir du 7 sept. 1982.	Fréquence réduite à trois jours par semaine.	Ordre de maintenir le service.	Modifie l'ordonnance R-29855 WD autorisant l'abandon du service sur le tronçon Saskatoon-Prince Albert et incorpore le tronçon Regina-Saskatoon dans le nouveau service Winnipeg-Regina-Saskatoon.	Le CN a présenté une demande en date du 18 février 1982 pour la cessation de ces services.	Maintien du service.	Maintien du service.	Maintien du service.	Maintien du service.	Maintien du service.	Maintien du service.	Maintien du service.	Maintien du service.	Ordre de maintenir le service.	Ordre de maintenir le service.	Ordre de maintenir le service.

*Indique les services examinés en 1982.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation		
CP Rail/Tring (QCR)	Tring Jct.-Courcelles	1.00-32.5	Révision quinquennale obligatoire en 1984. Ordre de cesser le service le 24 fév. 1984		
CP Rail/Waltham	Wyman-Waltham	34.0-77.5	Reguête entendue le 15 juin 1982, décision venir.		
CP Rail/Maniwaki	Laman-Maniwaki	3.00-80.7	Ordre de révision pour janvier 1984.		
Ontario	CN/Beeton	33.90-58.75	Reguête entendue le 8 déc. 1982, décision à venir.		
	CN/Fergus	47.0-72.0	Reguête entendue du 8 au 12 fév. 1982, décision à venir.		
CN/Fergus	Fergus-Palmerston	p.m.0.00-p.m.1.14	Reguête entendue le 7 déc. 1982, décision à venir.		
CN/Forest Fergus Town)	Lucan-Forest	15.50-48.00	Ordre de révision pour avril 1984.		
CN/Kincardine	Listowel-Kincardine	1.41-57.82	Reguête entendue du 8 au 12 fév. 1982, décision à venir.		
CN/Meaford CN/Owen Sound (embranch. ind. de Durham)	Collingwood-Meaford Whites Jct.-Durham	34.60-52.19	Reguête entendue du 8 au 12 fév. 1982, décision à venir.		
CN/Penetang	Colwell-Hendrie	2.00-11.60	Sous révision quin- quennale.		
CN/Renfrew	Renfrew Jct.-Whitney	43.79-134.05	Reguête entendue le 15 déc. 1982, décision à venir.		
CN/Southampton (embranch. ind. de Southampton) CN/Uxbridge (embranch. ind. de Cannington)	Port Elgin South- Southampton	0.90-5.00	Reguête entendue du 8 au 12 fév. 1982, décision à venir.		
CP Rail/Walkerton CP Rail/Carleton Place	Nepean-Carleton Place Saugeen-Walkerton	9.00-28.1	À venir. Reguête entendue du 8 au 12 fév. 1982, décision à venir.		
Colombie-Britannique					
CN/Cowichan (embranch. ind. de Saatch)		0.00-1.37	Révision quinquennale obligatoire en 1984.		
CN/Cowichan et Tidewater CP Rail/Kaslo	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay Rosebery-Nakusp	57.9-81.9 0.00-6.12 0.00-12.55	Révision quinquennale obligatoire en 1987. Régulation quinquennale obligatoire en 1985.		

ABANDON D'EMBRANCHEMENTS HORS-PRAIRIES
REQUÊTES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1982

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Terre-Neuve CN/Argentia CN/Bonavista	Placentia Jct.-Argentia Caledonia Jct.-Bonavista	0.00-20.65 0.00-87.89	À venir. À venir.
Nouvelle-Écosse CN/Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	0.00-21.92	Examen quinquennal obligatoire en 1982 — décision en attente. Requête entendue les 26 et 27 oct. 1982, décision à venir.
CN/Oxford	Pugwash Jct.-embr. ind. Scott (y compris les embr. ind. Wallace et Pictou)	16.49-71.43	Requête entendue les 26 et 27 oct. 1982, décision à venir.
CN/Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	18.50-81.80	Ordre de procéder à une révision en août 1984. Révision en 1986. À venir.
CN/Inverness	Port Hastings-Inverness	0.00-55.64	Révision en 1986. À venir.
CN/Middleton	Bridgewater Jct.-Bridgetown	0.00-66.84	À venir.
Ile-du-Prince-Édouard CN/Montague	Mount Stewart Jct.-Montague (y compris l'embr. ind. Georgetown)	0.00-25.61	Requête entendue le 3 nov. 1982, décision à venir.
CN/Murray Harbor	Maple Hill-Murray Harbor (y compris les embr. ind. Mount Herbert et Vernon)	0.00-44.4	Requête entendue le 1 ^{er} nov. 1982, décision à venir.
CN/Souris (embranchement Elmira)	Harmony Jct.-Elmira	0.00-9.85	Requête entendue le 5 nov. 1982, décision à venir.
Nouveau-Brunswick CN/Albert	Salisbury-Point milliaire 2.85	0.00-2.85	Révision quinquennale obligatoire en 1987. Requête entendue le 1 ^{er} avril 1982, décision à venir.
CN/Centreville	Valley-Centreville	0.00-27.72	Requête entendue le 1 ^{er} avril 1982, décision à venir.
CN/Richibucto	Kent Jct.-Richibucto	0.00-26.50	Requête entendue le 28 oct. 1982, décision à venir.
CP Rail/Shore Line	Lepreau-St. George	22.5-42.6	Révision quinquennale obligatoire en 1982, à venir.
Québec CN/Témiscouata	Rivière-du-Loup-Fraser Jct.	3.80-77.00	Audience de révision les 26 et 27 avril 1982, décision à venir.
CP Rail/Ste-Agathe	St-Jérôme-Ste-Agathe	13.6-44.4	Requête entendue les 21 et 22 sept. 1982, décision à venir.
CP Rail/Ste-Agathe	Ste-Agathe-Mont-Laurier	44.4-138.2	Requête entendue les 23 et 24 sept. 1982, décision à venir.
CP Rail/St-Gabriel et Ville-Marie CP Rail/Témiscamingue	St-Félix-St-Gabriel Gendreau-Laverlochère-Gaboury- Ville-Marie	17.8-27.8 47.9-106.5 0.00-7.7	À venir. Révision quinquennale obligatoire en 1985.

Annexe F

Comité des transports par chemin de fer

ORDONNANCES ET DÉCISIONS ABANDON D'EMBRANCHEMENTS HORS-PRAIRIES

106

Subdivision		Entre		Points milliaires	Ord. n° date de l'ord.	Décision rendue
Nouvelle-Ecosse CN/Yarmouth		Liverpool- Yarmouth		p.m. 0.92- p.m. 136.60	R-33856 — 13 mai	Modification de l'ordonnance R-32347 19 juin 1982. Modification de l'ordonnance R-33856 13 mai 1982.
Nouveau-Brunswick CN/Albert		Salisbury- Hillsboro		p.m. 0.00- p.m. 24.36	R-33718 — 13 avril	Abandon du service entre les points mil- liaires 2.85 et 24.36 le 28 mai 1982; ordre de maintenir le service entre les points mil- liaires 0.00 et 2.85.
Québec CN/Mont-Royal CN/Témiscouata		Montréal- Mont-Royal Rivière du Loup- Fraser Jct.		p.m. 0.00- p.m. 4.32 p.m. 3.80- p.m. 77.00	Décision du C.T.C.F. 20 jan. R-33271 — 29 jan.	Refet de la demande. Annulation de l'ordonnance du C.T.C.F. R-30741, 18 avril 1980.
Ontario CN/Marmora CN/Forest		Marmora- Lake St. Peter Lucan-Sarnia Jct.		p.m. 61.30- p.m. 140.37 p.m. 15.50- p.m. 67.38	R-33626 — 23 mars R-33718 — 13 avril	Abandon, 22 avril 1982. Ordre de maintenir le service entre les points milliaires 15.00 et 48.00 et d'abandonner le service entre les points milliaires 48.00 et 67.38, en vigueur le 18 mai 1982.
Colombie-Britannique CN/Cowichan- Tidewater		St. Thomas- Port Stanley Turner-Little Current Deerholme- Youbou Deerholme- Cowichan Bay		p.m. 16.92- p.m. 23.54 p.m. 38.0- p.m. 38.8 p.m. 57.90- p.m. 81.90 p.m. 0.50- p.m. 6.12	R-33826 — 7 mai R-34542 — 27 oct. R-34493 — 15 oct.	Abandon, 10 juin 1982. Abandon, 26 nov. 1982. Ordre de maintenir le service.

Annexe E

Comité des transports par chemin de fer

ABANDON D'AUTRES VOIES REQUÊTES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1982

Numéro de l'ordonnance	Date	Type d'ordonnance
R-34521	20 oct.	Approbation de l'abandon de l'embranchement industriel Carleton, à la hauteur du point milliaire 5,0 de la subd. Ellwood, Ottawa (Ont.), voies appartenant au CN et à CP Rail.
R-34529	21 oct.	Approbation de l'abandon de rails de raccord de CP Rail à la hauteur du point milliaire 0,0 de la subd. St-Raymond, à Québec (Qué.).

Subdivision	Point milliaire	Endroit	Type de voie
Ontario			
LE&D/Michigan #2	1.35-2.45	Chatham	Voie d'évitement
CONRAIL/Stamford		Welland	Embr. privé
CN/Kingston	4.47-4.65	Oshawa	Embr. industriel
CN/Kingston	0.33-0.85	Cobourg	Embr. du port
AC/Michipicoten	12.67	Michipicoten	Embr. industriel
CP Rail/Kingston	102.09-102.5,	Kingston	Voies d'évitement
C&O/N° 1	20.65	Harrow	Embr. privé
CP Rail/Cartier	1.3-1.54	Sudbury	Embr. industriel
Saskatchewan			
CP Rail/Indian Head	93.5	Regina	Voie de garage
Alberta			
CN/Red Deer	93.1	Red Deer	Voie d'échange
CP Rail/Brooks	5.90	Redcliff	Embr. industriel
Colombie-Britannique			
CN/Okanagan		Kelowna	Voies de trans- fert (2)
	des points milliaires 119.09 et 119.13		

Annexe D

Comité des transports par chemin de fer

ORDONNANCES ET DÉCISIONS

104 ABANDON D'AUTRES VOIES, 1982

Numéro de l'ordonnance	Date	Type d'ordonnance
R-33281	2 fév.	Ordre d'abandonner une partie de la voie au point milliaire 50,20, de la subdivision Lanigan, Strasbourg (Sask.), CP Rail.
R-33480	10 mars	Ordre d'abandonner une voie privée industrielle au point milliaire 3,32 de la voie industrielle Strathcona (anciennement la ligne « 2 », à la hauteur du point milliaire 4,46 de la subd. Camrose, Edmonton (Alb.), CN.
R-33491	10 mars	Ordre d'abandonner la voie privée industrielle située à l'opposé du point milliaire 0,70 de la subd. Edson, Edmonton (Alb.), CN.
R-33571	19 mars	Ordre d'abandonner l'embranchement industriel Stobie entre les points milliaires 0,0 et 0,25, Sudbury (Ont.), CN.
R-33612	22 mars	Ordre d'abandonner la voie d'évitement au point milliaire 64,40 de la subd. Windsor, Chatham (Ont.), CP Rail.
R-33785	26 avril	Autorisation d'abandonner l'embranchement industriel au niveau du point milliaire 46,44 de la subd. Okanagan, Vernon (C.-B.), CP Rail.
R-33837	12 mai	Approbation de l'abandon de l'embranchement industriel Fonehill (anciennement la subd. Tonkin) entre les points milliaires 72,65 et 73,28, Yorkton et Burlington (Ont.), CN.
R-33865	20 mai	Approbation de l'abandon de l'embranchement industriel Beach entre les points milliaires 0,76 et 6,87 (à la hauteur de la subd. Oakville), entre Hamilton et Burlington (Ont.), CN.
R-33869	25 mai	Approbation de l'abandon des voies d'embranchement industriel à la hauteur du point milliaire 93,5 de la subd. Indian Head, Regina (Sask.), CP Rail.
R-33905	27 mai	Approbation de l'abandon de la voie privée industrielle située à la hauteur du point milliaire 0,17 de la subd. Edson, Edmonton (Alb.), CN.
R-33910	27 mai	Approbation de l'abandon de l'embranchement industriel situé à la hauteur du point milliaire 0,01 de la subd. Camrose, Edmonton (Alb.), CN.
R-33940	1 ^{er} juin	Autorisation d'abandonner l'embranchement industriel de CP Rail situé à la hauteur du point milliaire 0,64 de la subd. St. Thomas, Woodstock (Ont.).
R-34018	22 juin	Approbation d'abandonner l'embranchement industriel Grantham du CN entre les points milliaires 2,2 et 3,03, St. Catharines (Ont.).
R-34037	25 juin	Approbation de l'abandon de la voie de prolongement Glenavon du CN, entre les points milliaires 2,57 et 2,97, Regina (Sask.).
R-34056	6 juil.	Approbation de l'abandon de l'embranchement industriel Willroy de CP Rail, Thunder Bay (Ont.).
R-34063	6 juil.	Approbation de l'abandon de l'embranchement industriel Marysville de CP Rail situé entre les points milliaires 0,0 et 2,77, Fredericton (N.-B.).
R-34069	8 juil.	Approbation de l'abandon de la voie industrielle de CP Rail, à la hauteur du point milliaire 25,53 de la subd. Wynyard, Yorkton (Sask.).
R-34170	4 août	Approbation de l'abandon de la ligne Faise Creek de CP Rail, Vancouver (C.-B.).
R-34318	2 sept.	Approbation de l'abandon de la voie de bord du point milliaire 0,48 de l'embranchement Downtown, à la hauteur du point milliaire 58,44 de la subd. Kentville, à Annapolis Royal (N.-E.), DAR.

Relative à l'ordonnance n° R-30536 du 7 mars 1980 et à la requête déposée par VIA Rail le 12 fév. 1982, en vue d'ajouter dix minutes à l'horaire des trains 132 et 133 sur le trajet Montréal-Chicoutimi, ceci, afin de pouvoir effectuer certains arrêts supplémentaires entre Rivière-à-Pierre et Chambord, et à la demande déposée par le Comité de conservation du train Québec-Chambord le 23 février 1982 sollicitant que les trains 132 et 133 effectuent certains arrêts supplémentaires entre Rivière-à-Pierre et Chambord et parcourent ce trajet à certaines heures particulières.

Décision et ordonnance n° R-34447

Article 321 de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. de 1970, chap. R-2

Requête présentée par la Cornwall Bridge Toll

L'Administration de la voie maritime est ordonnée de se conformer aux articles 291, 292 ou 293 de la Loi sur les chemins de fer

Le tarif n° 3 de la *Seaway International Bridge Corporation*, en vigueur le 1^{er} juin 1981.

Requête présentée par CN en autorisation de cesser l'exploitation d'une partie de la subd. Cowichan compris entre un point près de Deerholme (p.m. 57,90) et Youbou (p.m. 81,90) et d'une partie de la subd. Tidewater compris entre Deerholme (p.m. 0,00) et un point près de Cowichan Bay (p.m. 6,12) (C.-B.).

Décision et ordonnance n° R-34493

Requête présentée par CP Limitée en abandon de l'exploitation d'une partie de la subd. Little Current depuis Turner (p.m. 38,0) jusqu'à Little Current (p.m. 38,8) dans laquelle elle demande aussi l'annulation de l'ordonnance n° 66717 de la Commission des transports du Canada du 27 novembre 1945.

Décision et ordonnance n° R-34542

Décision rendue

Agrement de la requête bien que de nature expérimentale

Continuer l'exploitation du service de trains

Agrement de la requête/Ordonnance abrogée

Date	Décision rendue
17 août	Article 281 de la Loi sur les chemins de fer, S.R.C. de 1970, chap. R-2 Requête déposée par M. Paul J. Eytraire concernant le tarif voyageur spécial local et commun n° 1, C.C.T. 1, de VIA Rail en vigueur le 12 avril 1979, lequel s'applique au tarif voyageurs entre les villes de Locust Hill et Toronto (Ont.). Décision et ordonnance n° R-34217
27 août	Requête présentée par VIA Rail, en date du 19 fév. 1982, en vue d'obtenir l'approbation de l'horaire des trains n°s 7 et 8 circulant entre Winnipeg et Capreol, du 25 avril au 25 oct. 1982, la décision sous forme de téléx du Comité des transports par chemin de fer en date du 24 mars 1982 approuvant les jours choisis par VIA Rail pour l'exploitation des trains 7 et 8 et demandant à la requérante de faire circuler les trains n°s 148 et 149 entre Winnipeg et Farlane, le « <i>Campers Special</i> », durant six fins de semaine supplémentaires en 1982, et la requête du 16 avril 1982 présentée au Comité de révision par VIA Rail, en vue d'obtenir une ordonnance modifiant ladite décision en abrogeant et supprimant une partie du téléx ordonnant à VIA Rail de faire circuler les trains n°s 148 et 149 pendant six fins de semaine supplémentaires entre Winnipeg (Man.) et Farlane (Ont.). Décision et ordonnance n° R-34260
3 sept.	Article 260 de la Loi sur les chemins de fer Requête présentée par CN en autorisation de supprimer son service de trains de voyageurs entre Toronto-North Bay-Kapuskasing, (Ont.) comprenant actuellement les trains n°s 120, 121, 122, 123, 124, 128 et 129, et relative à l'ordonnance n° R-25382 du 7 sept. 1977 et au nouvel examen de la requête présentée en vertu des prescriptions du paragraphe 260(8) de la Loi sur les chemins de fer en vue d'abandonner le service. Décision et ordonnance n° R-34315
8 sept.	Relative à l'horaire du service de trains de voyageurs comprenant les trains 601-606, 603-602, 605-616 et 615-604 exploités quotidiennement par VIA Rail et CN entre Sydney et Halifax, (N.-E.). Rapport provisoire et ordonnance n° R-34351
	VIA Rail et CN doivent se conformer aux dispositions de la présente ordonnance

Date	7 mai	9 juil.	28 juil.	29 juil.	
Décision rendue	Requête présentée par CN en vertu de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie de la subd. Talbot depuis un point près de St. Thomas (p.m. 16.92) jusqu'à Port Stanley (p.m. 23.54) (Ont.). Decision et ordonnance n° R-33826	Requête présentée par CP Limitée en autorisation d'abandonner l'exploitation de sa voie ferrée située dans le secteur Faisee Creek de Vancouver (C.-B.). Decision rendue à la fin de l'audience	Relative aux réclamations des chemins de fer concernant les coûts de propriétés fournies par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies	Article 23 de la Loi nationale sur les transports Requête présentée par l'industrie canadienne du haricot blanc en vue d'être dispensée de l'application de toutes les dispositions supposément préjudiciables du document <i>Special Arrangements Tariff of Rules and Changes du Canadian Car Demurrage Bureau</i> , lesquelles dispositions prévoient l'imposition de taux de surestaries sur les haricots blancs expédiés par chemin de fer jusqu'aux ports de l'Est du Canada, aux fins d'exportation; et en vue d'être dispensée des taux de surestaries d'environ 250 000 \$ que le <i>Canadian Car Demurrage Bureau</i> a imposé sur les haricots blancs expédiés vers l'étranger via le port de St. John (N.-B.).	Articles 196 et 198 de la Loi sur les chemins de fer Requête présentée par la Ville de Oshawa, (Ont.) en vue d'obtenir l'autorisation de construire un croisement au point milliaire 0.39 de l'embranchement de chemin de fer Oshawa, lequel débute au point milliaire 300.22 de la subd. Kingston, une ordonnance concernant l'installation de dispositifs de protection à ce nouveau croisement, l'autorisation de reconstruire et d'élargir la surface du croisement situé au point milliaire 0.36 et une ordonnance concernant le déplacement des dispositifs de protection du croisement situé au point milliaire 0.36 de l'embranchement en question, et l'opposition subséquente du CN et la demande de tenir une audience publique.
	Rejet de la requête	Agrement de la requête	Agrement de la requête	Rejet de la requête en appel « concept du coût total » d'une manière conforme au d'établissement des coûts, actifs de remise en état aux fins Autorisation de consigner les	Rejet de la demande d'audience publique

Date	Décision rendue
19 mars	Article 260 de la Loi sur les chemins de fer. Requête présentée par CN en autorisation de cesser l'exploitation du service de trains de voyageurs assuré entre Jasper (Alb.) et Prince-Rupert (C.B.), et relative à l'ordonnance n° R-24508 du 21 mars 1977, au rapport du 3 sept. 1976 déposé par le Commissaire H.H. Griffin auprès du Comité des transports par chemin de fer sur les questions précitées et au nouvel examen de la requête en autorisation de cesser l'exploitation du service aux termes du paragraphe 260(8) de la Loi sur les chemins de fer.
19 mars	Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, et l'article 53 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17 Relative à l'article 1 de l'ordonnance n° R-31930 du 26 fév. 1981 ordonnant CP Limitée d'installer et d'entretenir des signaux clignotants et une sonnerie au point milliaire 88,84 de la subd. Témiscamingue, à St-Edouard-de-Fabre (Qué.). Rapport et ordonnance n° R-33646
19 mars	Requête déposée par Summers Transport Ltd. relative aux taux prévus dans le tarif local et courantiel spécial n° 1051-A, C.T.C. (ET) 2922 Requête présentée par CN, en vertu de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie de la subd. Marmora depuis un point près de Marmora (p.m. 61,30) jusqu'à Lake St. Peter (p.m. 140,37) (Ont.). Rapport et ordonnance n° R-33626
23 mars	Requête déposée par CN, en vertu de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subd. Albert, entre Salisbury (p.m. 0,00) et Hillsboro (p.m. 24,36) (N.-B.). Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation de la subd. Forest depuis un point près de Lucan (p.m. 15,50) jusqu'à un point près de Sarnia Junction (p.m. 67,38) (Ont.). Décision et ordonnance n° R-33718
20 avril	Requête du 14 juil. 1977 déposée par Abitibi Paper Co. Ltd. et al. en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, pour l'autorisation d'interférer appel des actions, des omissions et (ou) des taux du CN et de CP Limitée.
22 avril	Requête présentée par la Corporation du district de Burnaby en révision de l'ordonnance n° R-31365 WD du 16 sept. 1980 et la décision du 30 déc. 1980 du Comité de révision. Décision et ordonnance n° R-33782
31 mars	Requête déposée par CN, en vertu de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subd. Albert, entre Salisbury (p.m. 0,00) et Hillsboro (p.m. 24,36) (N.-B.). Agrement de la requête (p.m. 2,85 à 24,36)
13 avril	Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation de la subd. Forest depuis un point près de Lucan (p.m. 15,50) jusqu'à un point près de Sarnia Junction (p.m. 67,38) (Ont.). Agrement partiel de la requête
20 avril	Requête du 14 juil. 1977 déposée par Abitibi Paper Co. Ltd. et al. en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, pour l'autorisation d'interférer appel des actions, des omissions et (ou) des taux du CN et de CP Limitée.
22 avril	Requête présentée par la Corporation du district de Burnaby en révision de l'ordonnance n° R-31365 WD du 16 sept. 1980 et la décision du 30 déc. 1980 du Comité de révision. Décision et ordonnance n° R-33782

Décision rendue

Poursuite de l'exploitation et service de trains de voyageurs

Agrement de prolongation de temps d'installation

Rejet de la requête

Agrement de la requête

Agrement de la requête

Agrement partiel de la requête

Agrement de la requête

Rejet de la requête

DÉCISIONS RENDUES, 1982

Date	Décision rendue	Rejet de la requête	20 janv.	25 janv.	3 fév.	5 fév.	19 fév.	9 mars
	Requête présentée par CN en abandon de l'exploita- tion d'une partie de la subd. Mont-Royal depuis Montréal (p.m. 0.0) jusqu'à la ville de Mont-Royal (p.m. 4.32) et depuis Val-Royal (p.m. 7.2) jusqu'à Cartierville (Qué.) (p.m. 8.03)							
	Relative aux articles 6 et 7 de l'ordonnance n° R-28150 du Comité des transports par chemin de fer du 29 déc. 1978, à une requête déposée par VIA Rail en vue de supprimer le service de voyageurs entre Chambord et Dolbeau (Qué.) et aux ordon- nances n°s R-32895 du 20 oct. 1981 et R-31300 du 14 août 1980, toutes les deux modifiées par l'ordon- nance n° R-32961 du 12 nov. 1981.							
	Décision et ordonnance n° R-33216							
	Relative à l'ordonnance n° R-28247 du 25 janv. 1979 ordonnant à CN d'installer un dispositif de protec- tion automatique au point milliaire 60.0 de la subd. Guelph, à Kitchener (Ont.), et à la répartition des coûts d'installation et d'entretien dudit dispositif de protection.							
	Décision et ordonnance n° R-33288							
	Requête déposée par CP Limitée en vertu de l'article 216 de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir une ordonnance autorisant l'ouverture à la circula- tion d'une partie de la voie ferrée, connue sous le nom de Powell Sidings, et à une motion pour dépens présentée par les intimés.							
	Requête présentée par Québec North Shore and Labrador Railway en vertu des articles 260 et 261 de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir une ordonnance déclarant certains trains de voyageurs exploités entre Sept-Îles et Schéfferville (Qué.) et entre Ross Bay Junction et Wabush-Labrador City (T.-N.), un service de trains de voyageurs, et à l'ordonnance n° R-31300 du 14 août 1980.							
	Décision et ordonnance n° R-33383							
	Article 119 et autres articles pertinents de la Loi sur les chemins de fer. Requête déposée par CP Limitée en vue de changer et modifier une partie de la subd. Mountaln (C.-B.) entre les points milliaires 68.10 et 88.91, et de construire à cet effet des tunnels d'environ 1.0 et 9.0 milles de longueur.							
	Agrement de la requête							
	Agrement de la requête							
	Nouvelle audience de la motion rejetée. Voir ordonnance n° R-25112 du 7 juillet 1977							
	Suppression du service de trains de voyageurs entre Chambord et Dolbeau; aucune objection à la suppression du service de correspondance entre Cham- bord et Dolbeau; assurance d'une correspondance adéquate entre Montréal-Chicoutimi et Chambord-Dolbeau							
	Coûts assumés à part égale par la famille Bingeman et le CN							
	Agrement de la requête							

Décisions en suspens

Subdivision

- (CN) Central Butte 45,63 milles entre Moose Jaw Jct et Mawer (Sask.); requête entendue le 5 oct. 1982.
- (CN) Avonlea 21,64 milles entre Parry et Avonlea (Sask.); requête entendue le 6 oct. 1982.
- (CN) Rhein 13 milles entre Ross Jct et Hamton (Sask.); requête entendue le 13 oct. 1982.
- (CN) Winnipegosis 20,79 milles entre Sifton Jct et Winnipegosis (Man.); requête entendue le 19 oct. 1982.
- (CN) Inwood 71,50 milles entre Grosse Isle et Fisher Branch (Man.); requête entendue le 21 oct. 1982.
- (CN) Bodo 11,20 milles entre Cactus Lake (Sask.) et Bodo (Alb.); requête entendue le 16 nov. 1982.
- (CN) Preeceville 40,85 milles entre Preeceville et Kelvington (Sask.); requête entendue le 18 nov. 1982.
- (CP Rail) Fife Lake 17,7 milles entre Coronach et Big Beaver (Sask.); requête entendue le 24 nov. 1982.

Annexe B

Division de l'Ouest

AUDIENCES SUR LES EMBRANCHEMENTS, 1983

- (CN) Cheltenham
- (CN) Erwood

12,87 milles entre Reserve et Weekes (Sask.); poursuite de l'audience du 14 oct. 1982.
49,15 milles entre Baden (Man.) et Hudson Bay (Sask.); poursuite de l'audience du 16 sept. 1982.

AUDIENCES ET DÉCISIONS, 1982 ABANDON D'EMBRANCHEMENTS DES PRAIRIES

Cas reportés de 1980

- (CP Rail) Wishart
Subdivision
Décision du 22 juil. 1982. Abandon de 26,9 milles entre Foam Lake et Wishart (Sask.) le 31 déc. 1982. Appel interjeté auprès du Comité de révision et décision maintenue le 25 nov. 1982.

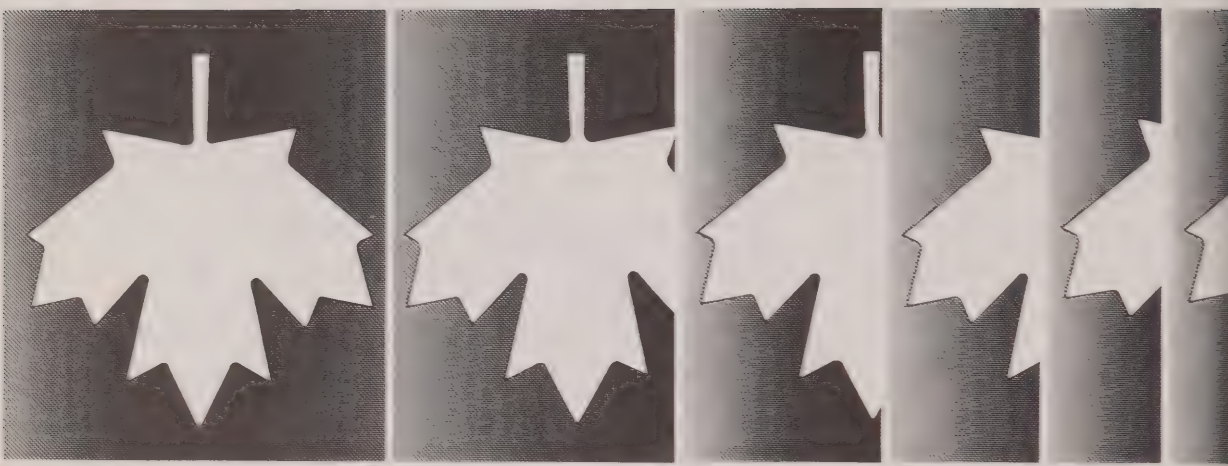
Cas reportés de 1981

- (CN) Endiang
Subdivision
Décision du 17 fév. 1982. Abandon de 6,6 milles entre Endiang et Byemoor, (Alb.), 90 jours après la date de l'ordonnance et abandon de 26,9 milles entre Endiang Jct et Endiang (Alb.) le 31 août 1983. Appel interjeté auprès du Comité de révision. Ordonnance d'abandon suspendue jusqu'au 15 juin 1982. Ordonnance d'abandon modifiée pour entrer en vigueur le 31 oct. 1983.
 • (CP Rail) Kelfield
 Décision du 31 déc. 1981. Abandon de 9,9 milles entre Handel et Kelfield (Sask.) le 31 août 1982 et de 18,6 milles entre Brass et Handel (Sask.) le 31 août 1983. Appel interjeté auprès du Comité de révision et décision maintenue le 15 juin 1982. Cas porté en appel devant le gouverneur en conseil; date d'abandon suspendue.
 • (CN) Dodsland
 Décision du 31 déc. 1981. Abandon de 46,7 milles entre Biggar et Dodsland (Sask.) de la construction d'un embranchement entre la subdivision de Dodsland du CN et la subdivision Dodsland du CN à CP Limitée.
 • (CN) Stettler
 Décision du 5 oct. 1982. Abandon de 88,1 milles entre Edberg et Morrin (Alb.) le 31 août 1983 et poursuite des opérations sur 12,3 milles entre Ferlow Jct et Edberg (Alb.) et sur 7,62 milles entre Morrin et Dinosaure (Alb.). Appel interjeté auprès du Comité de révision.
 • (CN) Acadia Valley
 Décision du 25 sept. 1982. Abandon de 23,67 milles entre Eyre Jct (Sask.) et Acadia Valley (Alb.) le 31 août 1983. Appel interjeté auprès du Comité de révision et après de la Cour fédérale d'appel.
 • (CN) Oakland
 Décision du 30 sept. 1982. Abandon de 52,38 milles entre Delta Jct et Amaranth le 31 août 1984. Appel interjeté auprès du Comité de révision.

1982

- Subdivision
 • (CN) Ste-Rose
 Décision du 11 fév. 1982. Abandon de 25,4 milles entre Ste-Rose et Rorketon (Man.) 45 jours après la date de l'ordonnance.
 • (CP Rail) Inwood
 Décision du 16 mars 1982. Abandon de 8,89 milles entre Fisher Branch et Hodgson (Man.) 45 jours après la date de l'ordonnance.
 • (CP Rail) Amulet
 Décision du 29 juin 1982. Abandon de 7,2 milles entre Crane Valley et Cardross (Sask.) 30 jours après la date de l'ordonnance.
 • (CP Rail) Furness
 Décision du 7 oct. 1982. Abandon de 19,5 milles entre Epping (Sask.) et Paradise Valley (Alb.) le 31 août 1985.
 • (CP Rail) Lacombe
 Décision du 15 nov. 1982. Abandon de 13,78 milles (Cordel Spur) entre Halkirk et Cordel (Alb.) le 15 déc. 1982.
 • (CP Rail) Colony
 Décision du 22 déc. 1982. Abandon de 33,8 milles entre Sheerness et Cessford (Alb.) 30 jours après la date de l'ordonnance.
 • (CN) Sheerness
 Décision du 23 déc. 1982. Abandon de 16,89 milles entre Saint-Louis (Sask.) et le point milliaire 103,25 de la subdivision Cudworth, 30 jours après la date de l'ordonnance.
 • (CN) Cudworth
 Décision du 24 nov. 1982. Requête en abandon rejetée. CP Rail a été enjoint de pour-
 • (CN) Pennant
 Décision du 24 déc. 1982. Abandon de 5,71 milles entre Hazlet et Verlo (Sask.) le 31 août, 1984.

97	Division de l'Ouest
99	Comité des transports par chemin de fer
123	Comité des transports aériens
126	Comité des transports par eau
131	Comité des transports par véhicule à moteur ..
132	Comité de révision
146	Direction de la recherche



Desvaco Inc. c. la C.C.T., dossier de la Cour fédérale 82-A-354 — Division d'appel

L'affaire était toujours en instance à la fin de décembre 1982.

Transports Spéribel Inc. c. la C.C.T., dossier de la Cour fédérale 82-A-332 — Division d'appel

À la suite d'une autorisation accordée le 6 décembre 1981, un appel a été interjeté de la décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur de la Commission, qui refusait certaines demandes de subventions faites conformément à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique par *Desvaco Inc.*, un camionneur accrédité en vertu du Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. La décision invoquait comme motif que les demandes avaient trait au transport de marchandises qui, pendant le transport même, appartenaient encore à la compagnie *Les Industries Georges Deschênes Ltée*, le contrôleur reconnu du camionneur *Desvaco* et que, par conséquent, ces marchandises étaient jugées inadmissibles aux termes de l'alinéa 2(2)(h) du Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique. La question en litige dans cet appel est celle de savoir si le comité a commis une erreur dans son interprétation du règlement susmentionné en statuant comme il l'a fait sur les rapports entre les sociétés *Les Industries Deschênes Ltée* et *Desvaco Inc.*

La compagnie en question est détentricice d'un certificat émis en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (1970 S.R., ch.A-18) et du Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (1978 C.R.C., ch.359), la rendant éligible à recevoir, sous réserve de certaines conditions, des subventions pour ses opérations de camionnage.

En présentant à la Cour fédérale une requête pour permission d'appeler Spéribel alléguait qu'il n'appartenait pas à la Commission, mais plutôt aux autorités provinciales, de se prononcer sur la portée des permis de transports détenus par un transporteur certifié en vertu de la Loi en question. Elle prétendait cependant qu'un jugement de la Cour des Sessions de la Paix (tribunal provincial de juridiction criminel) déclarant la compagnie non coupable à la suite d'une plainte qu'elle avait déposée sur la décision n° 1982-03 du 17 mai 1982 prononcée par le Comité de révision de la Commission canadienne des transports. Lesdites décisions rejetaient certaines demandes de subvention déposées par *Transports Spéribel Inc.* au motif que cette dernière ne détenait pas de la Commission des transports du Québec le permis requis pour effectuer les transports des marchandises pour lesquelles Spéribel avait déposé lesdites demandes de subvention.

La compagnie en question est détentricice d'un certificat émis en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (1970 S.R., ch.A-18) et du Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (1978 C.R.C., ch.359), la rendant éligible à recevoir, sous réserve de certaines conditions, des subventions pour ses opérations de camionnage.

Cet appel était pendant à la fin de décembre 1982.

L'appel le droit de statuer sur la recevabilité et la pertinence du contre-interrogatoire et des déclarations sous serment qui pourraient être déposées par la suite, *Ellair Ltd.* a fait une seconde requête portant modification de l'affaire, qui a été refusée le 20 septembre 1982. Cependant, l'appel même était encore pendant à la fin de l'année.

Nordair Ltée — Nordair Ltd. c. la C.C.T., dossier de la Cour fédérale A-313-82 — Divisions de première instance et d'appel

Le 14 janvier 1982, le Comité des transports aériens a rendu une ordonnance "ex parte" sommant Nordair de cesser d'offrir ses programmes publicitaires de primes, sous forme de limousines de luxe et de voitures Tilden, liés à l'achat de billets de la compagnie. Le Comité a fondé son ordonnance sur le fait que ces programmes n'étaient que des moyens de réduire les prix, entraînant des frais de transport différents des tarifs en vigueur de la compagnie, sans l'approbation préalable du C.T.A. L'ordonnance de la Commission est par la suite devenue une ordonnance de la Cour fédérale — Division de première instance, conformément à l'article 61 de la Loi nationale sur les transports.

Le 25 janvier 1982, Nordair a présentée à la Cour fédérale une requête en autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance, soutenant que

celle-ci aurait des répercussions importantes sur la façon dont l'industrie du transport aérien peut promouvoir ses affaires et en faire la publicité. La compagnie a simultanément déposé une motion au près de la Division de première instance portant suspension de l'ordonnance et de son exécution en attendant les résultats de son appel, alléguant qu'elle subirait des torts considérables et irréremédiables si la Cour ne faisait pas droit à sa motion, étant donné que les programmes en question étaient déjà en vente. Le 2 février 1982, la Division de première instance a opposé un refus à la motion, affirmant que le but d'une suspension est de préserver le "statu quo" jusqu'à ce que les droits de la requérante puissent être déterminés et que, dans le cas d'espèce, l'ordonnance assurait ce résultat.

Le 19 mars 1982, la Cour d'appel fédérale a autorisé l'appel sur les points suivants: a) la C.C.T. avait-elle compétence en vertu de l'article 10 de la Loi sur l'aéronautique pour rendre une ordonnance de ne pas faire; b) la Commission avait-elle commis une erreur de droit en statuant que les programmes offerts étaient contraires aux dispositions du paragraphe 112(10) du Règlement sur les transporteurs aériens? L'affaire était toujours en instance à la fin de l'année.

CP Limitée c. la C.C.T., dossier de la Cour fédérale 82-A-55 — Division d'appel

Dans une décision qu'il a rendue le 10 mai 1982, le Comité des transports par chemin de fer a rejeté une demande de CP Limitée qui

aurait eu pour effet d'ajouter au calcul de l'actif de celle-ci, aux fins de l'obtention d'une subvention, les coûts de biens, c'est-à-dire équipement et amortissement, que le gouvernement du Canada avait payés et que les compagnies ferroviaires avaient acquis en vertu du Programme de remis en état des embranchements dans les Prairies. Le comité a soutenu que s'il permettait que de tels coûts influent sur le système d'établissement des prix de revient sans prévoir des rajustements subséquents aux fins des subventions et à toutes autres fins que la Commission juge appropriées, il s'ensuivrait que le gouvernement serait facturé en vertu d'un programme pour des frais qu'il aurait déjà réglés en vertu d'un autre programme.

CP Limitée a présentée une requête, à laquelle il a été accédé, en autorisation d'appeler de la décision du comité alléguant que la C.C.T. avait commis une erreur de droit et de compétence dans sa décision concernant la détermination des subsides, qu'elle s'était mal orientée, qu'elle s'était laissée influencer par des considérations sans pertinence, et qu'elle avait mal appliqué son propre Règlement sur l'établissement des prix de revient. L'affaire était toujours en instance à la fin de l'année.

CP Limitée c. la C.C.T.,

dossier de la Cour fédérale
81-A-345 — Division d'appel

Cet appel, mentionné comme cause en instance dans le rapport annuel de la Commission, en 1981, a été retiré le 13 juillet 1982 lorsque la requérante a déposé un avis de retrait auprès de la Cour fédérale.

Arcnav Marine Limited c. la C.C.T., dossier de la Cour fédérale A-454-80 — Division d'appel

Dans la décision n° WTC-3-80 qu'il

a rendue le 10 avril 1980, le Comité des transports par eau a refusé de faire droit à la demande d'Arcnav Marine Limited en vue d'obtenir un permis pour le transport de marchandises en 1980 sur le fleuve Mackenzie. Le 17 juin 1980, la Cour accordait l'autorisation d'interjeter appel. Le rapport annuel de la Commission en 1981 indiquait que la cause était en instance.

L'affaire a été mise au rôle pour être entendue le 26 octobre 1982 à Edmonton, mais le 21 octobre, l'appelante a retiré son appel en déposant un avis de retrait conformément au Règlement 1211 de la Cour fédérale.

Air Canada c. la C.C.T.,

dossier de la Cour fédérale
82-A-303 — Division d'appel

Dans la décision n° 1981-09 qu'il a rendue le 27 novembre 1981, le Comité de révision a statué que la vente, par un transporteur aérien, de billets à des prix discontinués constituait une violation du paragraphe 11(4) du Règlement sur les transporteurs aériens (1978 C.R.C., ch.3) nonobstant le fait que ladite vente se faisait "sous réserve de l'approbation du gouvernement".

Le 14 janvier 1982, Air Canada a demandé à la Cour fédérale l'autorisation d'interjeter appel, alléguant que le Comité de révision de la Commission avait commis une erreur de droit en rendant sa décision n° 1981-09. Cependant, la compagnie a mis fin aux procédures en retirant son appel le 6 décembre 1982.

Appels en instance en 1982

District municipal n° 34
d'Acadia c. CN, dossier de la Cour fédérale 82-A-370 —
Division d'appel

La présente affaire est une requête en autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° WDR-00884 rendue le 28 septembre 1982 ordonnant au CN d'abandonner, le 31 août 1983, l'exploitation d'une partie de son service dans la subdivision Acadia Valley en Alberta. Dans sa motion de requête, la requérante soutient que la Commission (Comité des transports par chemin de fer) n'avait pas compétence pour entendre la demande de la compagnie ferroviaire qui a

décembre 1982.

Ontario Central Airlines

Limited et Calm Air

International Ltd. c. Ellair Ltd. et la C.C.T., dossiers de la Cour fédérale 81-A-358 et A-224-82 — Division d'appel

Cette affaire, mentionnée dans le rapport annuel de 1981, consiste en une requête en autorisation d'interjeter appel qui était pendante à la fin de cette même année. La requête a été agréée par la Cour d'appel fédérale le 2 mars 1982.

Les appelantes ont déposé leur avis d'appel le 16 mars 1982. Le 7 juillet 1982, l'intimée Ellair Ltd. a demandé une ordonnance exigeant que certains représentants des appelantes soient contre-interrogés concernant leurs déclarations sous serment. La Cour a fait droit à cette demande le 20 septembre, mais a réservé au panel chargé d'entendre

donné lieu à l'ordonnance susmentionnée, parce que l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer qui autorise le gouverneur en conseil à interdire, par ordonnance, l'abandon de certains embranchements, ne lui confère pas l'autorité nécessaire pour révoquer une ordonnance d'interdiction déjà rendue. (La subdivision Acadia Valley était protégée contre ces abandons en vertu d'une telle ordonnance d'interdiction en vigueur jusqu'en 1985, mais que le gouverneur en conseil a révoquée par la suite — C.P. 1980-2515, 18 septembre 1980.)

La requête en autorisation susmentionnée était pendante à la fin de

sur l'aéronautique doit se voir attribuer un sens plus global que l'expression contrôle "juridique" ou "de jure": il doit comprendre la notion de contrôle "effectif" ou "de facto" qui se détermine d'après l'étendue du contrôle que confère la possession d'un peu moins de la moitié des actions avec droit de vote de la compagnie.

Appels retirés en 1982

Aviation Portneuf Ltée c. C.C.T. et al, dossier de la Cour fédérale A-441-81 — Division d'appel

Le rapport annuel de 1981 indiquait que cette cause était en instance. Celle-ci a pris fin le 27 janvier 1982 quand la compagnie a retiré la requête qu'elle avait adressée à la Cour conformément à l'article 26 de la Loi sur la Cour fédérale.

Wardair c. la C.C.T. et al, dossiers de la Cour fédérale A-691-81 et 81-A-341 — Division d'appel

Cet appel méritait comme cause en instance dans le rapport annuel de la Commission en 1981, a été retiré par l'appelante le 12 juillet 1982.

Okanagan Helicopters Ltd., Wescan Resource Equipment Ltd. et The Resource Service Group Ltd. c. la C.C.T. et Sealand Helicopters Ltd., dossier de la Cour fédérale A-1056-82 — Division d'appel

Dans une ordonnance rendue le 7 octobre 1982, le Comité des transports aériens a exigé de la part des participants à un changement du statut de la Okanagan Helicopters Ltd. qu'ils produisent un avis de changement de contrôle conformément aux dispositions des articles 21 et 22 du Règlement sur les transporteurs aériens.

La compagnie Okanagan Helicopters Ltd. a demandé et obtenu, le 2 novembre 1982, l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance susmentionnée concernant la question suivante:

"La Commission canadienne des transports a-t-elle commis une erreur de droit ou de compétence en décrétant que le contrôle détenu par la requérante Okanagan Helicopters Ltd. a été modifié au sens de l'article 22 du Règlement sur les transporteurs aériens?"

accord intervenu avec les compagnies aériennes présentes mais également la construction d'un aéroport, a permis de l'embarquement. Cet accord avait été soutenu par le Comité des transports aériens. Elle a modifié ni a révoquer. Elle a soutenu qu'en vertu de l'article 24 de la Loi sur les chemins de fer, la Loi spéciale primait sur les articles 25A et 25B de la première

Dans une décision rendue le 9 décembre 1982, dont le juge en chef s'est dissocié, la Cour fédérale a fait droit aux arguments des appelantes. Elle a affirmé que l'intention de la Loi spéciale qui conditionne l'accord intervenu avec les compagnies aériennes était en fait que l'embarquement soit exploité à perpétuité. La Loi avait imposé au CN et à CP Limitée une certaine statutaire, soit une obligation d'exploiter le tronçon à perpétuité en échange d'une garantie donnée par le gouvernement des négociations du CN nécessaires à la construction du tronçon.

En outre, la Cour a statué que la Loi spéciale et les articles 25A et 24 de la Loi sur les chemins de fer mettaient du même sujet et présentaient des contradictions et que, de ce fait, la première devait primer sur l'autre. Les négociations écrites par la Loi spéciale avaient donc un caractère statuaire et non seulement commercial de sorte qu'elles ne pouvaient être modifiées que par une Loi. La Cour a donc statué que la Commission n'avait pas compétence pour rendre l'ordonnance et a fait droit à l'appel.

La Cour a statué en outre que le terme "contrôle" dans l'article 21 du Règlement sur les transporteurs aériens et l'article 14(1) de la Loi

**Pacific Helicopters Limited c.
la C.C.T., dossier de la Cour
fédérale T-4152-82 —
Division de première
instance**

Pacific Helicopters Limited a donné une réplique insatisfaisante à une ordonnance de justification qui alléguait que la compagnie avait pris illégalement des arrangements de location, violant ainsi les conditions de son permis et les dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens. Par conséquent, le Comité des transports aériens a rendu, le 17 mai 1982, une ordonnance suspendant le permis de la compagnie pour 30 jours, à compter du 17 juin.

Au moyen d'une motion déposée auprès de la Division de première instance de la Cour fédérale, *Pacific Helicopters* a tenté de se prévaloir de plusieurs recours: une injonction provisoire pour empêcher le Comité des transports aériens de donner effet à son ordonnance avant le 26 juin 1982; une ordonnance interlocutoire pour empêcher le comité de donner effet aux voies ferrées du CN et de CP Rail qui traversent la rue King Edward à Winnipeg.

Le 25 juin 1982, l'appelante a déposé auprès de la Cour d'appel fédérale une motion demandant suspension de l'ordonnance n° R-33625, en attendant le règlement de l'appel susmentionné, mais la Cour, sans entendre les intimées, a rejeté la demande pour motif de non-compétence. Le 22 septembre 1982, la Cour suprême du Canada a aussi rejeté la requête en autorisation de la *Allied Auto Parts Ltd.* d'interjeter appel du refus de la Cour fédérale de lui accorder la suspension demandée.

**Allied Auto Parts Ltd. c. la
C.C.T. et la ville de
Winnipeg, dossier de la Cour
fédérale, A-495-82 —
Division d'appel**

Le tribunal a rendu une décision le 17 juin 1982. Dans ses motifs écrits, la Cour a rejeté toute demande d'injonction de la part du requérant affirmant que la Commission est un tribunal et "non une entité passible de poursuite" et que le recours approprié en l'occurrence est l'ordonnance d'interdiction. Cependant, la Cour a soutenu que l'affaire dont elle était saisie ne justifiait pas suffisamment la nécessité de rendre une ordonnance d'interdiction.

Le 7 octobre 1982, la Cour d'appel fédérale a tenu une audience sur fonds de l'appel susmentionné de l'ordonnance n° R-33625. La principale question en litige était de savoir si le Comité des transports aériens avait été équitable en rendant l'ordonnance. Dans une décision majoritaire de deux contre un, la Cour a fait droit à l'ordonnance du comité.

**Ville de Drumheller et
Century Coals Ltd. c. CN et
CP Limitée, dossiers de la
Cour fédérale 81-A-350 et
A-177-82 — Division d'appel**

Dans son ordonnance n° WDR-00534 du 23 octobre 1981, le Comité des transports par chemin de fer a ordonné l'abandon, entre autres tronçons, de 14 km de voie entre Rosedale et East Coulee (A1b.). Les requérantes ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance devant la Cour d'appel fédérale et le rapport annuel de la Commission et 1981 indiquait que la cause était en instance à la fin de l'année. L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 22 février 1982.

Les appelantes ont produit leur avis d'appel peu après. Leur principale alléguation consistait à dire que la C.C.T., dont le Comité de révision avait confirmé, le 30 décembre 1981, l'ordonnance originale du C.T.C.F., n'avait pas compétence en la matière. Elles ont obtenu que

Appels tranchés en 1982

CN c. la C.C.T., dossiers de la Cour fédérale 81-A-349 et A-840-81 — Division d'appel

En 1975, le CN a acquis des intérêts minoritaires de l'ordre de 18 pour cent des actions de la Euroccanadian Shipholdings Ltd., une société de placement des Bermudes. Il a dûment donné avis de l'acquisition à la C.C.T. conformément au paragraphe 27(1) de la Loi nationale sur les transports. Après avoir été saisie de diverses oppositions à cette acquisition, la C.C.T. a institué une enquête à l'issue de laquelle elle a décidé de faire droit à ladite acquisition.

En 1980, le CN a acquis des actions privilégiées dans ladite compagnie, sans en donner avis à la Commission, parce qu'il n'estimait pas que cette seconde acquisition était assujettie aux dispositions du paragraphe 27(1) de la Loi. Dans une décision du 16 octobre 1981, le Comité des transports par eau a statué que cette seconde transaction était aussi assujettie aux dispositions du paragraphe 27(1) de la Loi. Le CN a présentée à la Cour d'appel fédérale une requête en autorisation d'interjeter appel, qui

lui a été accordée le 11 décembre 1981. Le rapport annuel de la Commission en 1981 indiquait que la cause était en instance à la fin de l'année.

Le 23 avril 1982, la Cour fédérale a rendu une décision et rejeté l'appel. Elle y soutient, en partie, que conformément aux dispositions du paragraphe 27(1) de la Loi nationale sur les transports, un transporteur doit donner avis non seulement d'une première acquisition d'intérêts dans une entreprise de transport d'une autre personne, mais aussi lorsqu'il augmente ces intérêts. L'acquisition d'actions, ordinales ou privilégiées, constitue une façon indirecte d'acquérir des intérêts dans les affaires d'une compagnie et, par conséquent, un avis doit être donné lorsqu'un transporteur acquiert des actions ordinaires ou privilégiées dans une entreprise de transport.

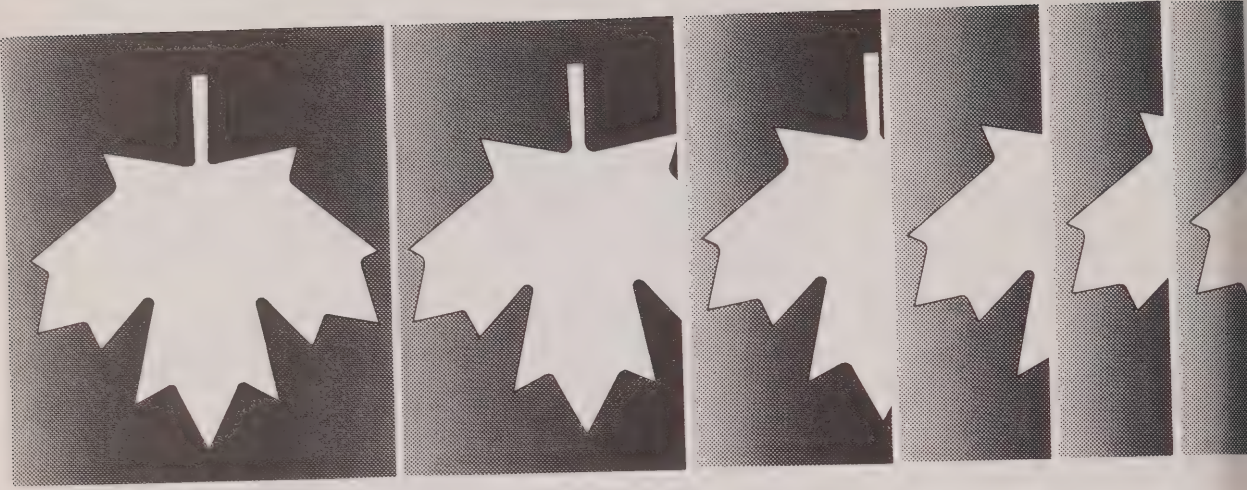
Le 23 juin 1982, la Cour suprême du Canada refusait au CN l'autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour fédérale.

CSP Foods Ltd. et al c. la C.C.T., CN et CP Limitée, dossier de la Cour fédérale A-679-81 — Division d'appel

Le 27 août 1981, le Comité des transports par chemin de fer a rendu l'ordonnance n° R-32581 prescrivant les nouveaux tarifs des mouvements internes et d'exportation d'huile et de tourteau de colza. Les expéditeurs de ces marchandises ont obtenu de la Cour fédérale, le 14 octobre 1981, l'autorisation d'interjeter appel de ladite ordonnance. Le rapport annuel de la Commission en 1981 indiquait que la cause était en instance à la fin de l'année.

Dans une décision du 28 avril 1982, la Cour a fait droit à l'appel. Dans ses motifs, elle a considéré le rapport entre l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer (qui exige que les taux soient compensatoires) et le décret C.P. 1976-824 du 13 avril 1976 (qui ordonne que lesdits taux soient établis annuellement à des niveaux compensatoires minimums). La Cour a conclu qu'il s'agissait de savoir quand les taux doivent être établis; ensuite, il devenait nécessaire de vérifier la signification du terme "annuellement" selon son contexte. La Cour a étudié cette signification et soutenu qu'en l'absence d'une mention dans le décret ou la Loi qui permettrait de conclure que les taux devraient être établis au cours d'une année commençant à une date autre que le 1^{er} janvier de chaque année, c'est au cours de l'année civile que les taux devaient être établis conformément au décret. La date à laquelle ces taux devaient être établis dans chaque année civile est une question qui relève de la Commission. Celle-ci ne doit pas oublier, toutefois, qu'elle ne doit pas permettre que les taux s'écartent des niveaux compensatoires minimums pour des périodes plus longues qu'il est raisonnablement nécessaire pour établir les taux modifiés au cours de chaque année.

Le 14 octobre 1982, la Cour suprême du Canada a refusé aux intimés, CN et CP Limitée, l'autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour fédérale.



• *Columbia Containers Ltd.* concernant les indemnités de temps libre pour les grains d'exportation relativement aux taxes de surestaries;

• *Continental Grain Co. (Canada) Ltd.* et *Arctic Grain Ltd.* concernant l'applicabilité des évaluations de surestaries;

• *Crown Zellerbach Ltd.* concernant les tarifs marchands pour les copeaux de pâte de bois depuis l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à Vancouver;

• Entreprises D.D.O., concernant l'application au trafic États-Unis-Canada de la surtaxe sur les taux de change;

• *Sulphur Traffic Committee*, concernant la suppression par le CN du trafic via le point d'échange Emerson (Man.) pour le transport du soufre à destination des États-Unis;

• *Summers Transport Ltd.* concernant le montant des tarifs exigés par le CN à l'égard du transport de la bière à Terre-Neuve;

• six requérants distincts, concernant le montant des frais de location exigés par CP Rail et le CN à l'égard de voies de service privées. Les demandes déposées en vertu d'autres articles sont:

• Paul Eyratre, concernant le montant des tarifs voyageurs appliqués au service VIA Rail;

• un comité de citoyens de Cornwall (Ont.), concernant le montant des droits exigés pour l'utilisation du Pont international de la Voie maritime.

Activités — Contrôle des tarifs

Exercice se terminant le 31 décembre	
1981	1982
Total des tarifs marchandises déposés par les chemins de fer	56 085
Total des tarifs de messageries	50 818
Total des tarifs voyageurs déposés par les chemins de fer	4 664
Total des prix convenus déposés par les chemins de fer	237
Total des prix convenus en vigueur	729
Total des tarifs convenus en vigueur	193
Nombre des expéditeurs appliquant les prix convenus en vigueur	1 539
	1 520

• la ville de Windsor (Ont.) concernant le montant des droits exigés pour l'utilisation du pont Ambassador et du tunnel Détroit-Windsor.

En réponse aux demandes du ministre des Transports, la division examine actuellement le montant des tarifs du CN applicables au transport des conteneurs à destination de Terre-Neuve. Elle participe aussi à l'enquête sur l'établissement des prix du transport multimodal des importations et des exportations.

La division a aussi participé à l'établissement des tarifs marchands pour le transport des produits du colza, conformément aux prescriptions du décret C.P. 1976-894, de même qu'à l'enquête sur une demande d'abandon de la subdivision Temiscouata.

Elle a examiné des plaintes déposées auprès de la Commission, y compris un certain nombre de plaintes et de demandes concernant des manoeuvres d'alignement commun.

La banque de données sur onze années, de trafic ferroviaire achetée au Canada et entre le Canada et les États-Unis a été établie pour 5" du gouvernement.

Elle a aussi fourni données et appui par rapport à des études et projets de divers ministères, mais surtout au groupe de travail établi pour étudier les recommandations du rapport "Gilson" sur les taux statutaires de transport des grains et aux études faites dans le cadre du programme de restrictions "6 et 5" du gouvernement.

En 1982, la section a constitué, en collaboration avec Transports Canada, un échantillon de données sur la circulation routière, par marchandise, recueillies par le biais des programmes de subventions administrées par la direction. Elle a aussi fourni données et appui par rapport à des études et projets de divers ministères, mais surtout au groupe de travail établi pour étudier les recommandations du rapport "Gilson" sur les taux statutaires de transport des grains et aux études faites dans le cadre du programme de restrictions "6 et 5" du gouvernement.

En 1984.

En 1982, la section a constitué, en collaboration avec Transports Canada, un échantillon de données sur la circulation routière, par marchandise, recueillies par le biais des programmes de subventions administrées par la direction. Elle a aussi fourni données et appui par rapport à des études et projets de divers ministères, mais surtout au groupe de travail établi pour étudier les recommandations du rapport "Gilson" sur les taux statutaires de transport des grains et aux études faites dans le cadre du programme de restrictions "6 et 5" du gouvernement.

l'Atlantique pour l'acheminement vers l'Ouest de marchandises à partir du "territoire choisi" et ce, en vue de compenser les réductions de tarifs qu'impose la loi. Le "territoire choisi" comprend les quatre provinces Maritimes et toutes les lignes ferroviaires qui se trouvent à l'est de Diamond et de Lévis, et au sud du fleuve Saint-Laurent dans la province de Québec.

La Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, en vigueur depuis 1969, autorise le paiement de subventions aux camionneurs pour le transport de marchandises vers des destinations du Canada à l'ouest du "territoire choisi". Elle prévoit aussi le versement de subventions spéciales pour les acheminements effectués à l'intérieur de ce territoire. Les subventions versées dans le premier cas sont de même nature que celles autorisées en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes pour les expéditions ferroviaires vers l'Ouest.

Toutes les subventions sont visées par des prescriptions du gouvernement en conseil, à savoir:

- Le Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, qui s'applique à toute forme de transport de marchandises effectué par des camionneurs entre le "territoire choisi" et d'autres destinations du Canada;

Les trois sections de la division sont celles des Etudes des plaintes et des requêtes, des Etudes de l'exploitation, et des Etudes des tarifs.

Division des études des tarifs et de l'exploitation

La division s'occupe également de la vérification des réclamations présentées par les compagnies ferroviaires, aux termes de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer, à l'égard du transport de farine et de grain destinés à l'exportation.

La division s'occupe également de transporteurs maritimes, messageries ferroviaires et les chemins de fer, les services de points situés à l'intérieur du "territoire choisi", par les camionneurs, les chemins de fer et les services de marchandises désignées entre des points situés à l'intérieur du "territoire choisi".

- Le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui vise le transport de marchandises désignées, par les camionneurs, les chemins de fer et les services de messageries ferroviaires, depuis des points du "territoire choisi" vers des destinations au Canada;

- Le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique et des requêtes relatives aux plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient nuire à l'intérêt public, ou qui pourraient d'autres façons entreprendre des lois pertinentes.

La Section des études de l'exploitation est chargée de l'élaboration de la mise à jour et de l'utilisation d'une banque de données exhaustives sur l'exploitation. Elle aide également d'autres directions et comités de la Commission en fait participant, sur des questions relatives à l'exploitation et aux tarifs.

Le travail de la Section des études des tarifs consiste d'abord à analyser, vérifier, recueillir des données et préparer des rapports concernant les tarifs marchandises et voyageurs qui serviront aux études de l'industrie ou aux enquêtes sur les requêtes et plaintes faites par le personnel de la Direction de l'exploitation et des tarifs, et à la demande d'autres directions et des comités modaux.

En 1982, la division a examiné un certain nombre de demandes déposées auprès du Comité des transports par chemin de fer, aux termes de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. Les volets:

- L'industrie canadienne de la fève blanche concernant les taxes de surestaries sur les expéditions d'exportation;

La direction comprend les divisions du Contrôle des tarifs et des subventions, ainsi que des Etudes des tarifs et de l'exploitation. Relevant du vice-président à la Recherche, elle donne aide et conseils aux comités modaux sur des questions touchant le trafic, les taux et les tarifs des transporteurs ferroviaires, routiers, et maritimes, ainsi que des sociétés d'exploitation des ponts et tunnels internationaux assujettis à une réglementation fédérale. Elle assure également une surveillance de l'application de leurs tarifs, et administre les programmes de subvention prévus par la Loi sur les taux de transport des marchandes dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandes dans la Région atlantique.

La Direction de l'exploitation et des tarifs a donné des avis techniques et collaboré avec Transports Canada dans le cadre d'études initiatives liées aux problèmes des tarifs marchandes intérieurs et internationaux. Elle a aussi conseil-techniques relatives à la mise en oeuvre des lignes directrices sur les restrictions des prix (programme "6 et 5").

La direction a surveillé l'incidence de la déréglementation des transports aux Etats-Unis sur le trafic ferroviaire international (Canada-E.-U.) des marchandes, sur les expéditeurs canadiens, les associations d'expéditeurs et les transporteurs, et a effectué des analyses pertinentes de façon à être en mesure de donner des conseils. Elle a aussi réussi à établir et à améliorer la liaison avec les agents supérieurs chargés de l'exploitation et des tarifs de la *Interstate Commerce Commission* en vue d'aider d'avantage à concilier les divergences entre les systèmes de réglementation et leurs rapports avec le trafic ferroviaire entre le Canada et les Etats-Unis.

Dans la seconde moitié de l'année, la direction a participé activement au travail relatif aux tarifs marchandes statutaires du transport des grains, à la suite de la publication du rapport "Gilson". La direction était membre du groupe de travail chargé d'étudier les tarifs, et la contribution à cette étude du personnel de la Division des études des tarifs et de l'exploitation a été considérable.

Au nom du C.T.C.F., la direction a participé à la négociation d'une entente rétroactive sur les pensions à l'issue de laquelle une entente finale est intervenue entre CP Rail et le gouvernement fédéral. Elle a entrepris un examen de ses dossiers actuels en vue de mettre à jour les dossiers actifs et d'étudier la possibilité d'entreposer sur microfiches ses dossiers inactifs.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

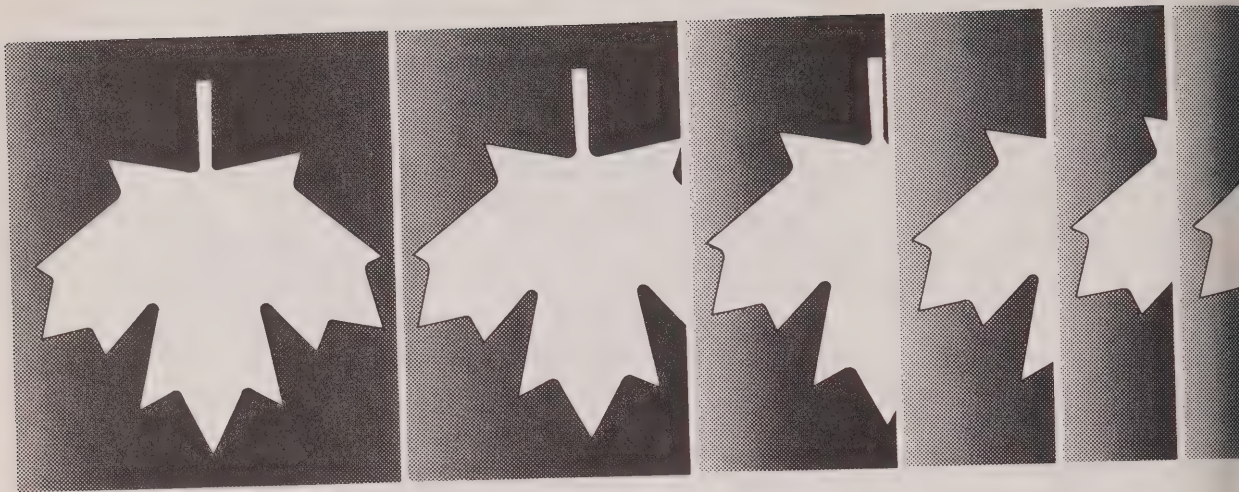
Section du contrôle des subventions

Il incombe à cette section de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des entreprises de transport routier et des sociétés d'exploitation des ponts et des tunnels internationaux sont établis, publiés et déposés conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur les transports, de la Loi nationale sur les transports et des règlements de la Commission.

Section du contrôle des subventions

Celle-ci administre le Programme des subventions au transport des marchandes dans la Région atlantique conformément aux dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandes dans les provinces Maritimes, de la Loi sur les subventions au transport des marchandes dans la Région atlantique et des règlements connexes.

Depuis 1927, la Loi sur les taux de transport des marchandes dans les provinces Maritimes autorise le versement de subventions aux transporteurs ferroviaires de



Transport par eau et transport multimodal

Des études sur l'industrie du camionnage dans les provinces de l'Atlantique ont été réalisées et seront publiées. Une autre étude a également été menée sur la place qu'occupent sur le marché les grands transporteurs de l'industrie canadienne du camionnage; on a également entrepris une étude sur le camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis.

La Direction de la recherche a également offert son concours au Comité des transports par véhicules à moteur au sujet des échelles tarifaires du service d'autocars Roadcruser du CN à Terre-Neuve, et a entrepris une étude de la situation financière et de l'exploitation de ce service.

Dans le domaine de l'économie maritime, la direction a entrepris une recherche sur le transport par navire de ligne et sur l'élaboration d'un cadre d'analyse du transport maritime de diverses marchandises canadiennes, y compris les pratiques d'établissement des prix et d'autres considérations relatives à l'offre de transport. Un indice des taux du transport du fret par mer a été établi au moyen d'une méthode modifiée, et il sera mis à jour régulièrement, compte tenu de diverses composantes des coûts du fret. D'autres aspects de la question, y compris une comparaison de l'origine, du mode de transport utilisé et de la destination des exportations en vrac par rapport au port canadien utilisé, ont également été étudiés.

Sur le plan international, on a tenu un séminaire à Montréal en mai sur les répercussions du nouveau Code de conduite de la C.N.U.-C.E.D. pour les conférences de navires de ligne. Ce séminaire, co-parrainé par la Direction de la recherche et par l'Administration du transport maritime de Transports Canada, s'est penché sur les diverses options qui s'offrent au Canada. D'autres études ont été menées sur le degré d'utilisation du transport multimodal dans le commerce extérieur du Canada et sur des questions connexes.

approfondie des décisions rendues par le C.T.C.F. entre 1967 et 1980, sur le modèle d'une analyse des décisions du Comité des transports épris, publiée en 1979. Deux importantes activités du C.T.C.F. en matière de réglementation socio-économique ont été examinées, soit la rationalisation des services ferroviaires et la surveillance des aux résiduels. Un rapport a été publié en 1982.

des diverses méthodes de calcul des coûts en capital des compagnies ferroviaires ont continué d'être étudiées par un comité technique présidé par le personnel du Comité des transports par chemin de fer, avec l'aide du personnel de la Direction de la recherche, et avec la participation de représentants de la recherche a fourni les conseils sur diverses applications de la méthode actuelle de détermination des coûts en capital. Elle a également fourni de l'aide au C.T.C.F. au sujet de la vente proposée des actifs de Conrail dans le sud-ouest de l'Ontario, de l'examen de diverses définitions de "centres de coûts géographiques" et d'études sur diverses industries.

Transport ferroviaire

La direction s'est occupée d'un domaine important de recherche, c'est-à-dire la capacité du réseau ferroviaire. De concert avec Transports Canada, les provinces de l'Ouest et la Division de l'Ouest de la Commission, elle a poursuivi un examen de la capacité du réseau ferroviaire canadien, en mettant l'accent particulièrement sur l'accès aux ports de Vancouver et de Thunder Bay. Il est possible que ces études soient élargies afin d'englober l'utilisation conjointe des voies dans le Fraser River Canyon, en Colombie-Britannique. De nombreuses études concernant les trains et l'incidence du transport sur l'agriculture ont été entreprises au cours de l'année. Il s'agissait principalement de tenter d'évaluer le coût d'autres modes de transport du grain vers des points de livraison dans l'Ouest du Canada, et de là, vers des marchés d'exportation.

À la demande du Comité des transports par chemin de fer, la Direction de la recherche a procédé à un examen des techniques d'analyse des risques appliquées au transport des marchandises dangereuses, l'accent étant placé sur le transport ferroviaire.

À la demande du vice-président de la Commission, la Direction de la recherche a effectué une analyse

sur les majorations projetées de tarifs. L'examen de ces données pourra servir de base à l'évaluation des augmentations de tarifs proposées.

De plus, la direction a poursuivi ses enquêtes sur les tarifs aériens réduits pour les vols intérieurs. À cet égard, elle a procédé à une enquête de marche auprès des clients des services aériens au mois d'août, afin d'étudier les aspects d'adaptation de ces tarifs réduits et d'évaluer la réaction des usagers face aux critères qui les régissent. En outre, la direction a publié les résultats de son examen des données accumulées depuis trois ans au sujet des tarifs aériens réduits, et a continué son enquête sur les effets de ces pratiques. Elle a aussi participé à la modification des exigences applicables aux rapports que doivent présenter les transporteurs aériens canadiens, et à certaines enquêtes sur des services aériens locaux au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et du Labrador. De surcroît, à la demande du ministre des Transports, elle a entrepris une étude du rôle de Churchill (Man.) lorsqu'il s'agit de répondre aux besoins en matière de transport multimodal dans le district de Keweenaw.

La direction a participé également aux travaux du groupe interministériel chargé d'examiner la politique en matière de transport aérien international; dans la même veine, des études approfondies ont été lancées en vue de la négociation d'accords bilatéraux sur le transport aérien entre le Canada et les États-Unis, et un certain nombre d'autres pays.

Transport aérien

En 1981, La Direction de la recherche, de concert avec le Comité des transports aériens, a lancé une étude approfondie sur les rapports entre la politique relative à l'établissement des tarifs et la rentabilité des principales compagnies aériennes. Cette étude a été suscitée par les augmentations incessantes des coûts de l'industrie aéronautique canadienne et les demandes subséquentes des compagnies aériennes en vue de modifier leurs tarifs. En 1982, les travaux ont été achevés ou bien avancés suivant les quatre composantes de l'étude: a) l'établissement du coût en capital; b) les répercussions de l'inflation sur les recettes et l'actif des transporteurs et un examen de la comptabilité à la valeur actuelle; c) les prévisions de l'offre et de la demande de services; et d) l'incidence de l'élasticité de la demande axée sur les prix.

Le Comité de coordination de la recherche se réunit périodiquement afin de donner des conseils sur les travaux de recherche effectués à la Commission, y compris par la Direction de la recherche. Présidé par le vice-président à la Recherche, le comité se compose du vice-président de la Commission et des présidents des cinq comités modaux.

soutien, réalise des projets aux- quels participent des experts en économie, en statistique et en sociologie;

la Direction de la recherche a le mandat d'exécuter des travaux de recherche pour le compte de la Commission et de ses divers comités, de répondre aux demandes de Transports Canada et de mener des travaux conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports.

Points saillants de 1982

Au cours de l'année, le personnel de la direction s'est occupé de divers travaux d'intérêt pour la Commission, dont certains avaient été lancés l'année précédente. Il a notamment travaillé en collaboration avec le Groupe consultatif spécial sur le transport des handicapés, créé par la Commission en 1980 et présidé par le vice-président du Comité des transports aériens, une enquête a été entreprise sur les mesures administratives qui faciliteraient les voyages en avion des personnes handicapées qui doivent être accompagnées d'une autre personne. La direction s'est également penchée sur les problèmes des voyageurs obèses qui ont généralement besoin de plus de place que n'en offre un siège en classe économique. La recherche a également assisté à des réunions interministérielles portant notamment sur l'élaboration d'une politique fédérale en matière de transport des personnes handicapées.

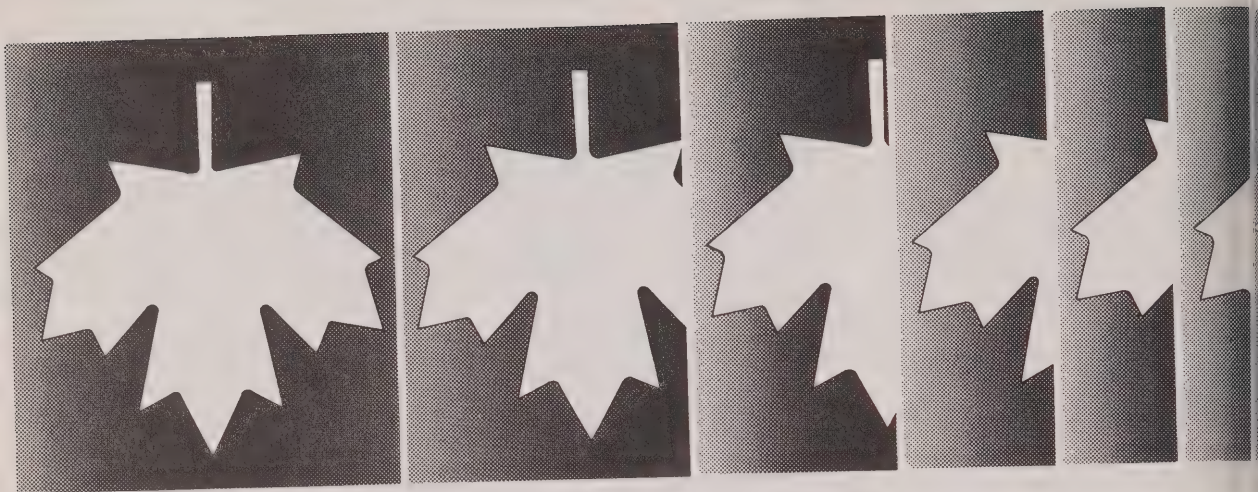
La direction a poursuivi un certain nombre de projets de recherche sur des questions générales intéressant à la fois la Commission et Transports Canada. Les projets les plus importants comportaient une étude sur les rapports entre la politique de l'établissement des tarifs aériens et la situation financière des transporteurs, un examen de l'incidence des subventions au transport, au Canada, et de leur historique, un programme permanent d'examen des facteurs économiques et commerciaux liés à la navigation maritime internationale, une étude sur la capacité des chemins de fer dans les Rocheuses et sur l'accès aux ports de Vancouver et de Thunder Bay, et des études sur les rapports entre le transport et l'agriculture. Les autres activités de la direction visaient notamment un projet de convention internationale sur le transport multimodal, une étude de marché auprès des clients des services aériens dans le cadre d'un examen des tarifs aériens réduits pour les vols intérieurs, un examen des transporteurs aériens locaux et des services aériens vers les régions isolées, et l'organisation d'un séminaire national, conjointement avec Transports Canada, sur le Code de conduite de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.) pour les conférences de navires de ligne en ce qui concerne la navigation maritime internationale. La direction a aussi participé à un certain nombre de comités chargés d'examiner des statistiques sur le transport et a représenté la Commission au sein de l'Office de

La Commission a toujours mis le plus grand nombre possible de ses travaux de recherche à la portée du public. Ainsi, en 1982, la Direction de la recherche a fait paraître 13 publications, notamment les actes du séminaire sur le Code de conduite des conférences de navires de ligne de la C.N.U.C.E.D. De même, une nouvelle édition de la publication "Les transports" sortira en 1983. (Voir l'annexe CC)

Divisée en quatre sections, la Direction de la recherche est administrée par un directeur exécutif qui relève du vice-président à la recherche. La Section des études de fret traite du transport des vrac et des produits agricoles, surtout par chemin de fer et par pipeline pour les vols intérieurs, un examen des transporteurs aériens locaux et des services aériens vers les régions isolées, et l'organisation d'un séminaire national, conjointement avec Transports Canada, sur le Code de conduite de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.) pour les conférences de navires de ligne en ce qui concerne la navigation maritime internationale. La direction a aussi participé à un certain nombre de comités chargés d'examiner des statistiques sur le transport et a représenté la Commission au sein de l'Office de

La Commission a toujours mis le plus grand nombre possible de ses travaux de recherche à la portée du public. Ainsi, en 1982, la Direction de la recherche a fait paraître 13 publications, notamment les actes du séminaire sur le Code de conduite des conférences de navires de ligne de la C.N.U.C.E.D. De même, une nouvelle édition de la publication "Les transports" sortira en 1983. (Voir l'annexe CC)

Yves Dubé, Vice-Président (Recherche)



Le comité a tenu une audience publique en 1982.

(Voir l'annexe AA)

Les autres voies d'appel qui s'opposent à une décision ou ordonnance rendue par la Commission sont la Cour fédérale du Canada, le gouverneur en conseil et, dans certains cas, le ministre des Transports.

Appels auprès du Ministre

Au cours de 1982, le ministre des Transports a rendu 19 jugements en appel de décisions ou d'ordonnances de la Commission. De ces 19 appels, 12 ont été rejetés, et quatre ont donné lieu à la modification de la décision originale. Des trois cas transmis à la Commission pour qu'elle procède à la révision, la décision originale a été modifiée dans l'un, et les deux autres n'avaient pas encore été réglés. (Voir l'annexe BB)

Deux des appels renvoyés par le Ministre en 1981 et que la Commission n'avait pu régler à la fin de l'année, ont donné lieu à une confirmation dans un des cas, et à une modification dans l'autre, des décisions originales pertinentes.

En vertu de l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports "peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre de nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision". Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions; mais lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le Comité de révision qui est saisi de la question.

Présidé par le vice-président de la Commission, le comité se compose habituellement des présidents des comités modaux. Toutefois, lorsqu'un de ses membres a participé à la délivrance d'une décision ou d'une ordonnance devant être révisée, il s'abstient de prendre part à la révision.

Procédé de révision

Sauf lorsqu'il décide qu'une audience publique doit être tenue, le comité n'étudie que les déclarations écrites se rapportant aux demandes en révision. Toute demande doit être présentée au comité dans les 30 jours qui suivent la réception de l'ordonnance ou de la décision pour laquelle la révision est demandée. Des exemplaires de la demande doivent être adressés à toutes les parties intéressées, lesquelles ont alors 30 jours, à compter de la réception de la demande, pour déposer une intervention en faveur ou à l'encontre de la demande. Sur réception d'une intervention, le requérant a 10 jours pour répondre. Lorsque les circonstances le justifient, ces périodes peuvent varier. Quand toutes les déclarations ont été faites, le Comité de révision s'occupe du cas.

Lorsque le comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple, si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le comité révisé également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu.

Une fois que le comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal. En règle générale, ce n'est que lorsque des faits nouveaux et importants sont signalés que le Comité de révision renvoie le cas au comité modal.

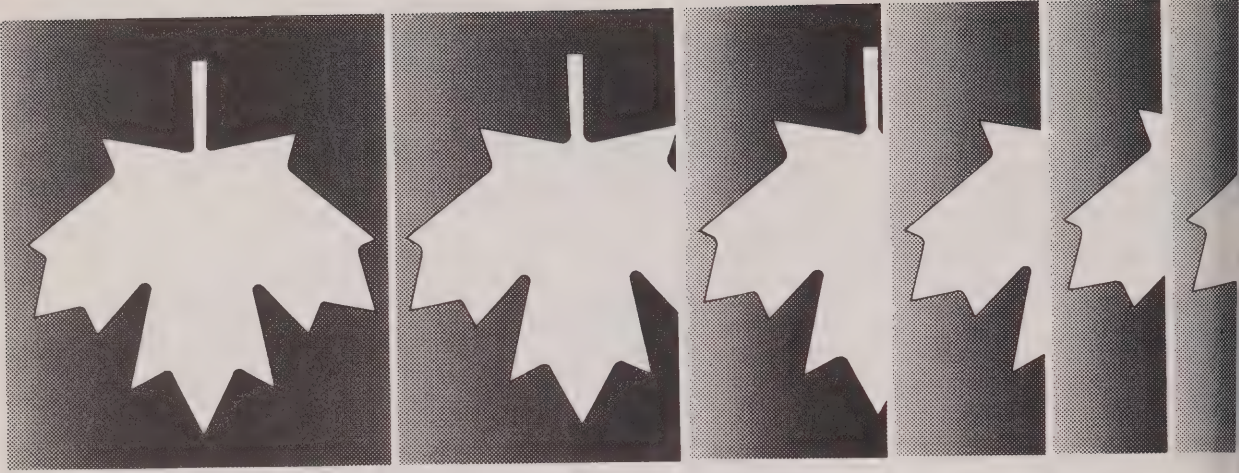
Requêtes

En 1982, le comité a été saisi de 87 requêtes auxquelles il faut en ajouter 22 autres déposées en 1981. De ces 109 demandes, 49 ont été rejetées, les motifs invoqués étant insuffisants; 26 ont été déclarées recevables; quatre requérants ont retiré leurs demandes; et 30 requêtes étaient pendantes. Les plaidoiries n'étant pas achevées ou le comité ayant l'affaire encore à l'étude. (Voir l'annexe Y)

Des 26 requêtes qui ont donné lieu à une révision, les décisions ou ordonnances originales ont été modifiées ou rescindées dans huit cas, une requête est devenue périmée suite à la promulgation des décrets C.P. 1982-2576 et 2577 dans l'affaire du service ADAC entre Montréal, Ottawa et Toronto; et deux décisions ont été confirmées. À la fin de l'année, aucune décision n'avait été rendue à l'égard des 13 requêtes qui avaient été renvoyées aux comités modaux pour qu'ils en fassent la révision. De plus, le Comité de révision n'avait pas rendu de décision finale à l'égard de deux requêtes.

Les quatre requêtes encore devant les comités modaux à la fin de l'année 1981, ont toutes donné lieu à la confirmation des décisions ou ordonnances originales. La requête sur laquelle le Comité de révision avait suspendu sa décision pendant que le comité modal faisait de nouvelles démarches, était toujours pendante. Enfin, la requête soumise en 1980 et toujours devant le comité modal compétent à la fin de 1981 s'est soldée par une confirmation de l'ordonnance originale. (Voir l'annexe Z)

J.T. Gray, Président
M.D. Armstrong
Gérald Drainville
D.H. Jones
Paul Langlois
J.A.D. Magee
Yves Dubé (ad hoc)



Un feuillet d'information sur la réglementation des pipelines de dentées a été préparé et sera distribué au début de 1983. Non seulement informera-t-il le public sur le rôle du C.T.P.D., mais le questionnaire qu'il renferme servira également à obtenir des renseignements sur la réaction des parties intéressées.

La préparation d'un manuel va bon train et les chapitres concernant le mandat juridique du comité et celui de son personnel, les descriptions techniques et les critères d'agrement sont déjà rédigés sous forme de projet. Les chapitres qui traitent de la réglementation des tarifs, de l'ingénierie et des normes de comptabilité sont en voie de préparation. Ce manuel servira vraisemblablement de base à d'autres consultations avec les parties intéressées pour aboutir à l'élaboration de lignes directrices exhaustives sur la réglementation, et de renseignements destinés à aider les requérants et les intervenants.

Le comité s'attend à être saisi de deux ou trois demandes relatives aux pipelines de dentées de courtes distances en 1983. Les plans pour l'instruction rapide de ces demandeurs ont déjà été établis.

surchauffée à haute pression appar-
tenant à *Fraser Inc.* d'Edmonton
(N.-B.). Suite à une audience publi-
que, le comité a autorisé la deman-
de. C'est aussi la première année
au cours de laquelle le C.T.P.D.
s'est vu attribuer un personnel à
temps plein et un programme de
travail formel.

Le programme de travail portait sur
quatre points: a) élaboration d'un
plan de dotation de façon à accéle-
rer à l'avenir l'instruction des
demandes importantes relatives à
des pipelines de longues distances;
b) amélioration de la compréhension
du public concernant la réglementation
des pipelines de denrées; c)
préparation d'un manuel sur tous
les aspects de la compétence du
C.T.P.D.; et d) évaluation des acti-
vités actuelles et des besoins en
réglementation des pipelines de
denrées existants et éventuels.

Les mesures de réglementation ont
porté sur l'instruction de la deman-
de susmentionnée de *Fraser Inc.* et
sur la planification de la délivrance
de certificats à plusieurs autres
pipelines semblables de courtes
distances qui fonctionnent actuelle-
ment sans les approbations néces-
saires. Aussi, le C.T.P.D. s'est
occupé d'un grand nombre de
demandes de renseignements faites
par l'industrie, les ministères des
gouvernements fédéral et provin-
ciaux et les organismes, concernant
l'étendue de sa compétence et sa
façon d'aborder la réglementation.

Réalisations du C.T.P.D.

La Commission a entrepris et
financé une partie des travaux de
recherche et de développement sur
les aspects techniques de pipelines
de denrées. Le personnel de la
C.C.T. s'est également penché sur
les aspects économiques d'un
nombre important de projets de
pipeline de denrées, tout en sur-
veillant les innovations canadien-
nes et internationales dans ce
domaine. Plus particulièrement, le
C.T.P.D. s'est efforcé d'étudier
rapidement les demandes de certi-
ficats, par l'analyse des répercus-
sions techniques et économiques de
tels projets et par la tenue de dis-
cussions avec de nombreux promo-
teurs américains et canadiens sur
le mode de transport. Des listes de
renseignements préliminaires ont
été dressées afin d'aider ceux qui
présentent une demande de certi-
ficat de commodité et de nécessité
publiques. De fait, la C.C.T. et le
C.T.P.D. ont étudié toutes les ques-
tions pertinentes aux pipelines de
denrées, mais selon les priorités
existantes pour la construction de
tels systèmes. Avant 1982, les prio-
rités et les possibilités ne jussent
étaient pas la constitution d'un
personnel permanent pour le
C.T.P.D.

Activités du C.T.P.D.

L'année à l'étude a revêtu de
l'importance pour le Comité des
transports par pipeline de denrées,
et ce pour un certain nombre de
raisons. Le comité a été saisi de la
première demande de certificat de
commodité et de nécessité publi-
ques qu'il a instruite. Cette deman-
de concernait huit conduits de vapeur
traitement et un conduit de vapeur

divers endroits au pays. Plus ré-
cemment, on a tenté d'évaluer la
capacité des pipelines de denrées à
transporter, en suspension dans du
méthanol ou de l'eau, des quantités
nouvellement prévues de charbon
thermique, depuis l'Alberta et la
Colombie-Britannique jusqu'aux
ports de la côte du Pacifique, à
destination de marchés d'outre-
mer. Ces projets de pipelines de
denrées présentent actuellement
les meilleures chances de concrétis-
sation au Canada, dans un avenir
rapproché.

Autres pipelines de denrées

La compétence du C.T.P.D. ne se
limite pas seulement aux pipelines
de solides ou de mélanges solides-
liquides. La Commission est aussi
habilitée à réglementer les pipeli-
nes qui transportent tout liquide
autre que du pétrole ou du gaz. À
titre d'exemple, citons le projet de
pipeline de l'*Alberta Ammonia
Ltd.* visant à transporter de l'am-
moniac anhydre, de l'Alberta aux
États-Unis et qui a donné lieu à la
délivrance de l'ordonnance
C.T.P.D. 1974-P-1 (renseignements
que doit déposer une requérante en
vue d'obtenir un certificat de com-
modité et de nécessité publiques).
On estimait que les pipelines de
denrées, qui transportent soit des
liquides ou des gaz, n'étaient pas
les plus nombreux sous la compé-
tence du C.T.P.D., mais, à la lumiè-
re de récentes innovations pétro-
chimiques, ils pourraient le
devenir.

problèmes de conception, d'exploitation et d'écologie beaucoup plus complexes que les oléoducs et gazoducs classiques. En outre, un pipeline de dentrées n'est rentable que s'il peut transporter des volumes élevés et continus de produits sur de longues distances, sauf dans certains cas. Ces caractéristiques, la nécessité d'investir des sommes considérables dans une station de pipeline de dentrées, et la possibilité de concurrence que suscite ce mode de transport sur le marché ferroviaire des vracs posent des problèmes de réglementation unitaires et complexes.

Pipelines de solides

Depuis le début du siècle, de nombreux pipelines de solides de courtes distances ont été utilisés dans les mines pour l'acheminement de minerais et de déchets. Depuis 1950, l'industrie et les gouvernements étudient en détail

la faisabilité technique d'utiliser ce genre de pipelines pour le transport sur de longues distances (par exemple plus de 80 km). Au cours des années 60 et au début des années 70, les études ont surtout porté sur la faisabilité technique et économique de transporter, en suspension dans l'eau, du charbon, du minerai de fer, du soufre, de la potasse, des concentrés métalliques, des copeaux de bois et d'autres ressources. Au cours de la seconde moitié des années 70, elles ont porté sur la possibilité de rem- placer l'eau par une substance non aqueuse, telle que le pétrole brut, le méthanol et le bioxyde de carbone liquide, pour des raisons d'ordre économique évidentes.

L'expérience montre que la rentabilité d'un pipeline de solides est fonction du volume de produits à transporter, qui doit se situer entre cinq et 10 millions de tonnes, être transporté rapidement et être garanti par des contrats à long terme. La substance (eau ou autre fluide) servant à acheminer le produit dans le pipeline doit également être disponible en quantité suffisante et être utilisée selon les proportions établies, pour la période d'utilisation du pipeline. Aussi, l'utilisation de ce type de pipeline à des fins commerciales multiples n'est-elle justifiée que dans des circonstances bien particulières. On retrouve ces circonstances particulières dans certains endroits du monde, spécialisés surtout dans la production et la commercialisation du charbon et du minerai de fer. La construction et l'exploitation efficace de pipelines de solides longues distances y ont fait ressortir

les qualités techniques et les avantages économiques à long terme de ce mode de transport. La plupart des pipelines de solides existants ont été construits dans des régions dépourvues d'installations de transport. Au cours des dernières années, toutefois, les nouveaux pipelines de solides longues distances se sont révélés de plus en plus concurrentiels aux modes de transport traditionnels de vracs, et du point de vue de l'établissement d'une politique nationale de transport, il pourrait s'agir là d'une saine concurrence.

Il n'existe pas encore de pipelines de solides longues distances au Canada, mais de nombreux projets ont été étudiés par l'industrie et le gouvernement. Des efforts réels ont déjà été déployés dans le cadre de projets de pipelines de dentrées pour acheminer, par exemple, du charbon thermique depuis l'Alberta et la Colombie-Britannique jusqu'à Thunder Bay, pour ensuite le transborder ailleurs en Ontario; du charbon métallurgique jusqu'à Vancouver, à destination des marchés japonais; du soufre, depuis l'Alberta jusqu'aux ports de la côte du Pacifique, aux fins d'exportation; de la potasse, de la Saskatchewan aux États-Unis; du minerai de fer, de la région de la dépression du Labrador jusqu'à des ports sur le Saint-Laurent; ainsi que de nombreuses autres ressources, à

Les pipelines peuvent transporter la plupart des produits des ressources canadiennes. Ceux qui transportent des denrées, autres que le pétrole brut et le gaz naturel, s'appellent "pipelines de denrées" et le Comité des transports par pipeline de denrées (C.T.P.D.) est chargé de réglementer de tels pipelines s'ils traversent des frontières provinciales, internationales ou territoriales. Le C.T.P.D. tire ses pouvoirs de la partie II de la Loi nationale sur les transports proclamée par le gouvernement en conseil le 1^{er} février 1972. Depuis sa création, le C.T.P.D. exerce les pouvoirs que lui confère cette loi, et plus particulièrement le paragraphe 24(1).

Si un certain pipeline de denrées transporte également du pétrole brut ou du gaz naturel, il s'appelle "pipeline mixte" et le C.T.P.D. peut, à cet égard, partager ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie.

Le C.T.P.D. a pour fonction principale de tenir des audiences publiques pour instruire notamment : a) les demandes de certificats de commodité et de nécessité publique présentées par les compagnies de pipelines de denrées en vue de la construction et de l'exploitation de tels systèmes; b) les questions d'acquisition ou d'abandon de pipelines de denrées; c) le dépôt, le rejet, la substitution ou la prescription de tarifs; et d) les litiges et les questions d'intérêt public pertinentes. En outre, le C.T.P.D. élabore des normes, des modalités, des

règles et des règlements, aux termes des dispositions de la Loi nationale sur les transports pour faciliter l'exécution de ses fonctions.

Le C.T.P.D. agit aussi à titre d'organisme de consultation et d'information auprès des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie et du public, concernant l'établissement et les activités des pipelines de denrées et les statistiques pertinentes.

Pipelines de denrées

Il existe de nombreux types de pipelines de denrées qui servent généralement au transport de denrées commerciales solides, liquides ou gazeuses au lieu du transport de "pétrole" ou de "gaz" uniquement (comme l'entend la Loi sur l'Office national de l'énergie). Ils peuvent varier, allant des pipelines de courtes distances et de petits diamètres qui traversent la frontière canado-américaine jusqu'aux grands systèmes complexes de plus d'un milliard de tonnes transportant des millions de tonnes de produits.

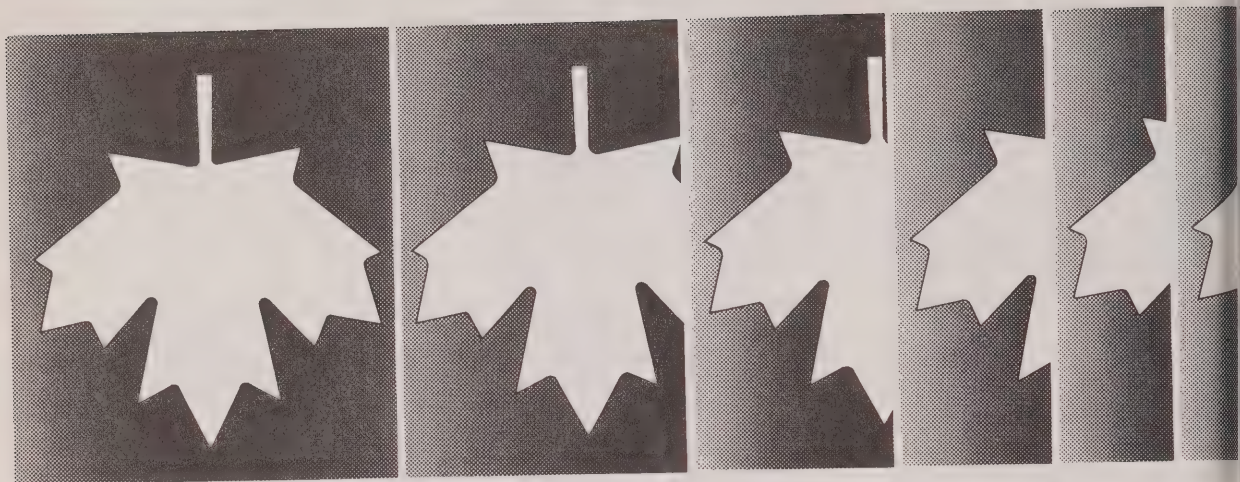
Un pipeline destiné au transport de matières solides est habituellement appelé "pipeline de solides". Par exemple, du charbon finement broyé mélangé à de l'eau forme une substance qui peut être pompée sur de longues distances. Ce type de pipelines de denrées ne comprend pas que le pipeline même; il englobe aussi toutes les stations et installations nécessaires au transport des denrées et qui peuvent être considérables et complexes selon les besoins, par exemple, pour modifier les caractéristiques physiques ou chimiques

d'une denrée par rapport à celles qui sont acceptables pour le transport ferroviaire. Solides et liquides peuvent devoir être mélangés pour le transport et séparés par la suite. Il se peut aussi que des installations considérables de protection de l'environnement soient nécessaires pour nettoyer les émanations de l'eau.

Les pipelines de denrées transportent également des produits que certains pourraient qualifier d'exotiques comme l'ammoniac anhydre, le méthanol ou le bioxyde de carbone liquide. Ces types de gaz ou de ne liquide. Un traitement spécial en comparaison du pétrole ou du gaz acheminé par les pipelines classiques. Différents types de liquides peuvent être acheminés ensemble, par lots. Aussi, liquides et gaz peuvent être mélangés dans ces types de pipelines.

Les pipelines qui transportent des produits relativement communs, comme l'eau potable, la vapeur et les déchets tombent également dans la catégorie des pipelines de denrées. Même si la technique des pipelines de denrées est simple, la variété possible de solides, de liquides, de gaz et de mélanges qu'ils peuvent transporter, ainsi que les caractéristiques des stations de mélange et de séparation des produits posent, en général, des

D.H. Jones, Président
J.M. McDonough
R.J. Orange
B.R. Wolfe



Direction de l'économie du transport multimodal et maritime

Cette direction sert directement le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité des transports par eau.

Pour le Comité de la politique en matière de transport international, elle a eu pour fonctions d'analyser et d'évaluer les questions ayant trait à l'économie, à l'exploitation et à la réglementation du transport multimodal de marchandises à l'intérieur et en provenance du Canada. Elle a participé également, à titre de représentant de la Commission, à des consultations permanentes avec les ministères et l'industrie sur des questions concernant le transport multimodal, les conteneurs et la simplification de la documentation liée au transport. À titre de représentant de la Commission au sein des délégations canadiennes, elle a collaboré à la formulation des positions prises par le Canada, ainsi qu'aux négociations lors de réunions internationales sur des questions ayant une incidence en matière d'économie ou de réglementation sur le transport multimodal et la conteneurisation.

Une plus ample description des activités de la direction est donnée dans le rapport du Comité des transports par eau.

Le comité se subdivise en trois Comités des transports aériens et deux, au Comité des transports par eau.

Direction du transport aérien international

La direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens de transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

La direction assure au comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur la politique économique en matière de transport maritime, et de leur incidence sur les flottes de commerce, battant pour la plupart pavillon étranger, qui achèvent les importations et les exportations canadiennes. Elle présente en outre les thèses du comité relativement à la politique de réglementation économique lors des prises de position du gouvernement du Canada ainsi que dans le cadre des négociations internationales multilatérales. Enfin, elle produit, à l'intention du comité, des rapports sur les avantages économiques que représentent pour le Canada les accords maritimes internationaux.

Tout en n'ayant aucune fonction directe de réglementation, le Comité de la politique en matière de transport international (C.P.T.I.) conseille la Commission sur la mise au point de toute réglementation ou politique réglementaire touchant le transport entre le Canada et d'autres pays.

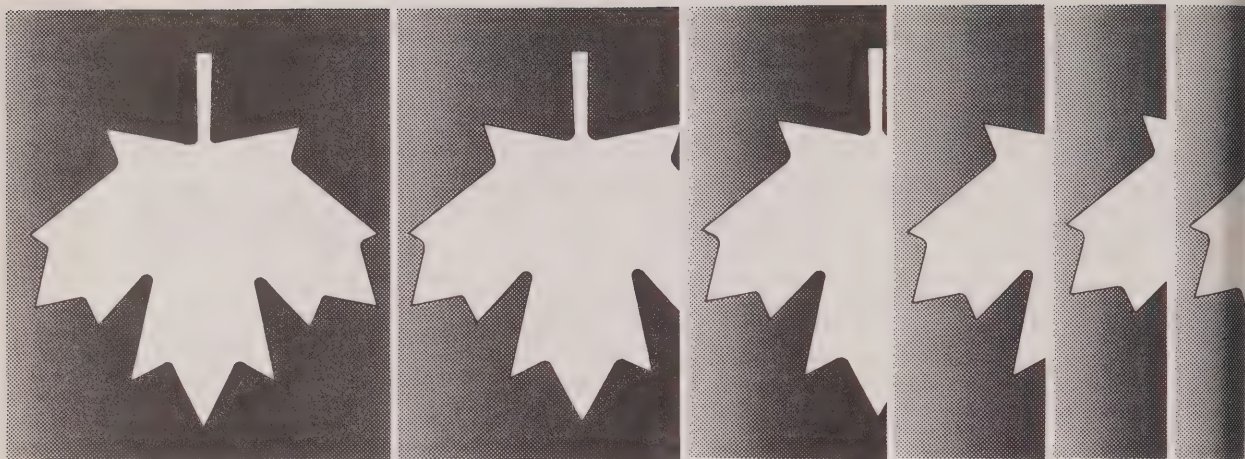
Transport international

Il s'intéresse particulièrement aux aspects économique et juridique du transport international et s'emploie à concilier les intérêts des entrepises de transport canadiennes, tant au niveau national qu'international. Le comité représente la Commission lors de conférences et autres sessions internationales et d'organismes internationaux et intergouvernementaux qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. En outre, il contribue à la formulation d'initiatives de politiques canadiennes. Ses représentants participent aux négociations d'accords internationaux sur le transport, analysent les retombées économiques et juridiques de ces accords, en font part à la Commission et suggèrent ou recommandent des mesures pertinentes de mise en oeuvre. Au besoin, le comité consulte les organismes canadiens visés, des secteurs public et privé.

J.M. McDonough, Président
J. T. Gray
Yves Dubé
M.D. Armstrong
Gerald Drainville
D.H. Jones
Paul Langlois
J.A.D. Magee

Substitués :

R.A. Azzie
J.F. Walter
Anne-Marie Trahan



Un autre transporteur qui avait
reçu des subventions pour le trans-
port de marchandises et que le
comité a jugé inadmissible à ces
subventions a été enjoint de rem-
bourser les sommes qu'il avait
reçues à ce titre.

Le comité a également ordonné au
CN et à CP Limitée de rembourser
des sommes reçues à titre de sub-
ventions pour le transport de tour-
be vers des points frontaliers des
provinces de l'Atlantique, pour
exportation subséquente vers les
Etats-Unis.

Une demande en révision de cette
décision a été présentée au Comité
de révision de la Commission, qui a
tenu à ce sujet une audience publi-
que le 15 décembre. Nulle décision
n'avait cependant été rendue à la
fin de l'année.

des protestations du gouvernement de Terre-Neuve et de la Fédération des municipalités de Terre-Neuve et du Labrador au sujet du nouveau tarif passagers (n° 4-7) de Road-cruiser, en vigueur depuis le 1^{er} octobre 1981, et qui représentait une hausse de 8,5 pour cent. Le comité a établi que cette majoration était nécessaire pour permettre au service de couvrir ses frais d'exploitation et même d'atteindre le seuil de rentabilité.

seuil de rentabilité.

personnes handicapées de Terre-Neuve devaient être mises en application. Le service Roadcruser est la seule compagnie de transport par véhicule à moteur qui relève directement de l'autorité fédérale en matière de réglementation.)

Ces recommandations comprennent notamment 1) l'établissement d'un comité consultatif sur le

améliorations proposées au service actuel afin d'accroître l'accessibilité des autocars et des terminus aux

personnes handicapées; et 3) la mise en œuvre d'un programme expérimental de trois ans qui prévoit l'exploitation d'un service de quatre autocars spécialement équipés pour le transport des personnes

manducapées dans la province.

arrivées examiné de la documentation déposée par Roadcruser et par les demandeurs, le comité a décidé de ne pas retarder la date d'entrée en vigueur du nouveau tarif.

Transport des personnes handicapées

port par autocars Roadcruser aux

pour les personnes âgées.

Grâce à l'excellente collaboration et aux suggestions des représentants des personnes handicapées, de nombreuses recommandations visant l'amélioration des services d'autocars existants ont été mises en œuvre à la fin de l'année et les autres le seront sous peu.

lion de dollars.

Le C.T.V.M. n'a pas encore lancé le programme expérimental qui prévoit l'achat de quatre nouveaux véhicules, car il attend la réponse du gouvernement fédéral au sujet du financement du projet, dont le coût est estimé à environ un million de dollars.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région de Maritimes. Le programme de subventions pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la Loi sur le taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, laquelle prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, se sont élevés à 45,8 millions de dollars en 1992, comparativement à 42,1 millions en 1981. (Voir l'annexe X)

Le Comité des transports par véhicule à moteur a décidé de faire enquête sur des requêtes présentées par trois compagnies de camionnage qui demandaient des subventions pour le transport de marchandises dans les provinces de l'Atlantique. L'une de ces demandes a été rejetée, et les deux autres étaient encore à l'étude à la fin de l'année.

Loi sur le dimanche

L'alinéa 11x) de la Loi sur le dimanche permet à la Commission d'autoriser le transport de marchandises le dimanche. Avant de rendre une décision, la Commission doit tenir compte de l'objet de ladite loi, soit qu'un jour de repos soit accordé le dimanche, dans la mesure du possible; elle doit aussi prévenir tout retard injustifiable dans la livraison de marchandises. En 1982, le comité a accordé 43 autorisations permanentes et 207 autorisations temporaires relativement à des demandes présentées par des camionneurs publics et privées en vertu de la Loi sur le dimanche.

Acquisitions

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci retendrait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public. En 1982, le comité a reçu 19 avis d'acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 17 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. En effet, la Commission ne mène une enquête que si une personne ou un organisme représentant les transporteurs ou les entreprises de transport touchés par un projet dépose une intervention contraire à son agrément. Les deux autres requêtes étaient encore à l'étude à la fin de l'année.

Audiences

Le Comité des transports par véhicule à moteur a tenu 18 audiences publiques au cours de l'année, par rapport à 38 l'année précédente.

Service d'autocars

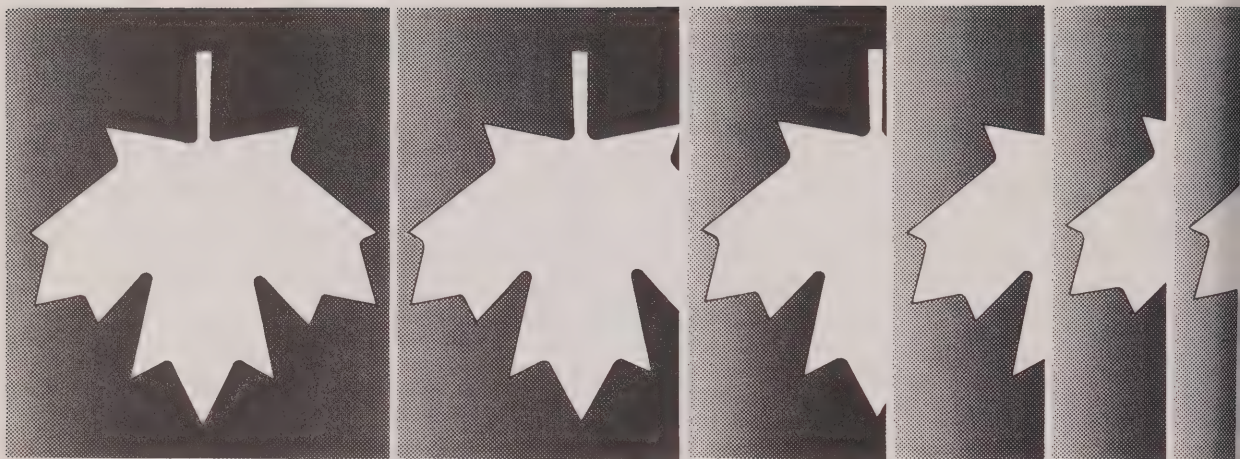
En février 1982, le comité a tenu des audiences publiques à Terre-Neuve afin d'étudier la situation financière du service d'autocars *Roadcruser* de TerraTransport du CN. Cette enquête faisait suite à

Le comité s'occupe principalement du traitement et du règlement des requêtes présentées en vertu de la Loi sur le dimanche par les transporteurs routiers qui veulent transporter des marchandises également l'article 27 de la Loi nationale sur les transports tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autocars ou de camions par toute autre entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la Loi nationale sur les transports, qui régit directement le transport commercial extra-provincial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouvernement en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autocars *Roadcruser* du CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du comité depuis août 1976.

De plus, le Comité des transports par véhicule à moteur administre la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Aux termes de cette loi, des subsides sont versés aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la Région atlantique. Ceux-ci comprennent le transport routier moyennant rémunération.

Gérald Drainville, Président
J.-L. Bourret
D.H. Jones
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Direction de l'économie du transport multimodal et maritime

Cette direction est au service du Comité des transports par eau et du Comité de la politique en matière de transport international.

La direction a été chargée de l'analyse et de l'évaluation des facteurs ayant trait à l'économie, à l'exploitation et à la réglementation du transport multimodal de marchandises, que ce soit à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada. Elle a participé, au nom de la Commission, aux consultations interministérielles et auprès de l'industrie en ce qui concerne le transport multimodal, les contours et les questions de simplification des documents de transport. Elle représente également la Commission en vue de la formulation des positions prises par le Canada, et des négociations lors de réunions internationales qui portent sur des questions ayant une incidence économique ou réglementaire sur les activités de transport multimodal et la conteneurisation.

Comme par les années précédentes, la direction a fourni des renseignements, des analyses économiques et des conseils sur le transport

maritime, à l'appui des activités de réglementation et des attributions consultatives du Comité des transports par eau et du Comité de la politique en matière de transport international. Elle a aussi prêté son concours à d'autres directions de la Commission ainsi qu'à d'autres ministères et organismes fédéraux en leur donnant des renseignements, des données et des analyses sur diverses questions reliées au transport maritime.

Au cours de l'année, le conseiller financier du comité a été muté à la direction pour augmenter la capacité de celle-ci en matière d'analyses et de conseils destinés aux comités.

La direction a poursuivi son travail de mise à jour et d'entichissement de la banque de données sur les points d'origine et de destination de tous les navires qui font du transport intérieur et international. Cette banque de données, établie surtout à partir des données de Statistique Canada, sert de base à l'exécution de recherches et d'analyses statistiques et économiques, dans le cadre des divers travaux du Comité des transports par eau et du Comité de la politique en matière de transport international.

La direction a tenu à jour une banque secondaire de données sur environ 2 900 navires immatriculés au Canada et ayant une jauge brute de 100 tonnes et plus, de même que sur 950 propriétaires et exploitants de navires et leurs zones d'exploitation. Cette information est mise à jour chaque semaine et est largement utilisée par le Comité des

transports par eau, la Direction d'autres ministères, et d'autres ministères fédéraux. La direction a également dressé et publié les listes du commerce sur la flotte marchande canadienne sur les navires et autres bâtiments canadiens. L'information contenue dans les deux banques portait sur les activités commerciales menées dans la région du fleuve Mackenzie, les Grands lacs et le fleuve Saint-Laurent ainsi que sur le transport en eaux intérieures, le cabotage et le transport maritime international.

Au nombre des questions maritimes au sujet desquelles la Direction de l'économie du transport multimodal et maritime a été appelée à faire des analyses et donner des conseils, figurent l'enquête sur un projet d'acquisition par Canadien Pacifique Limitée d'un tiers des actions de *Dart Containerline* concernant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes; et une demande, par le ministre des Transports, d'instituer, en vertu du paragraphe 22(6) de la Loi nationale sur les transports, une enquête sur l'établissement des tarifs du transport multimodal. Cette enquête a été instituée à la suite d'une plainte déposée par certains expéditeurs de fret concernant les pratiques tarifaires de compagnies offrant des tarifs directs d'Extrême-Orient au Canada central.

l'assurance maritime, et à aider à la formulation des clauses internationales normalisées que les parties à la politique d'assurance maritime adopteraient volontairement. Elle a soutenu étroitement non seulement avec des assureurs maritimes, des courtiers et des consommateurs, mais aussi avec un comité interministériel mis sur pied à cette fin, et pour traiter de questions connexes. La direction joue un rôle important au sein de la délégation canadienne. C'est ainsi que le principe des "périls désignés" qu'utilise actuellement l'industrie canadienne a été reconnu internationalement. En 1982, des travaux sur l'assurance fret maritime ont été amorcés et une attention toute particulière a été prêtée à la nouvelle politique de Lloyd rédigée en termes simples.

Communauté économique européenne (C.E.E.)

La direction a continué de suivre de près l'élaboration, par les pays européens (C.E.E.), d'une politique maritime commune. Elle a participé également à l'étude canadienne de l'application au transport maritime des règles de la concurrence de la Communauté qui déterminent le partage des marchés ainsi que les activités des sociétés qui répondent à la majeure partie des besoins du Canada.

du "pavillon de complaisance", une question d'importance considérable pour le Canada. Une conférence diplomatique est prévue pour 1983 pour étudier l'adoption d'un accord international fondé sur une série de principes élaborés par le groupe intergouvernemental, concernant les conditions auxquelles les navires devraient être reconnus sur les registres nationaux de transport maritime.

La C.N.U.C.E.D. étudie aussi une autre question, celle de l'élimination des prétendues barrières qui empêchent des navires immatriculés dans des pays en voie de développement de participer au transport de vracs. Elle s'intéresse particulièrement actuellement au transport des hydrocarbures. Ces deux questions menacent la stabilité de l'offre et de la demande des marchandises expédiées par mer et revêtent une grande importance pour l'économie du Canada dont des vracs (25 pour cent environ) est assuré par des navires battant "pavillon de complaisance".

La direction a fait valoir les points de vue de la Commission en ce qui a trait à la position canadienne, qui protégerait les intérêts du Canada, tout en respectant les aspirations légitimes des pays en voie de développement en ce qui concerne leur participation, suivant leur propre situation économique, au transport maritime international. L'obstacle principal, à cet égard, est le renforcement apparemment inévitable dans les pays étrangers de la réglementation du transport maritime. Suite à l'initiative qu'elle avait prise à la C.N.U.C.E.D., la direction a continué de démontrer l'intention que la Commission porte à la position canadienne au sujet de

commerciales entre l'O.C.D.E. et l'O.C.D.E. englobe les principaux autres pays; dans ce contexte, l'O.C.D.E. commerciales et four- naires commerciaux et four- nisseurs de marchandises d'exportation et d'importation du Canada. Ils sont acceptés officiellement certains accords négociés, connus sous le nom de Phase IV du programme de l'O.C.D.E., serviront de ligne directrice pour l'établissement des politiques maritimes nationales des pays membres de l'O.C.D.E. La Commission poursuit les études pour déterminer si l'acceptation de ces accords apportera des avantages économiques au Canada.

Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.)

À la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.), la direction a représenté la Commission au sein d'un certain nombre de conférences de la délégation canadienne auprès du Comité du transport maritime. Ces conférences comprennent deux sessions du groupe intergouvernemental sur l'immaturation des navires. Au cours de ces sessions, les pays en voie de développement ont poursuivi leurs efforts pour faire reconnaître et établir un lien économique entre le navire et pavillon, qui entraînerait la cessation progressive éventuelle

Direction du transport maritime international

Comme par les années précédentes, cette direction a analysé les facteurs internationaux qui influent le plus sur la politique économique et la réglementation maritime. Elle a aussi étudié leurs effets possibles sur le transport maritime des exportations et importations canadiennes, activité surtout exécutée par des navires d'immatriation étrangère. Ainsi, la direction répond directement aux besoins du Comité de la politique en matière de transport international et du Comité des transports par eau. Les deux comités sont renseignés sur les répercussions économiques que le Canada ressent des accords maritimes internationaux. Elle présente les positions adoptées par ces comités sur des questions générales d'économie ou de réglementation, au moment de la formulation de politiques du gouvernement canadien ou de la négociation d'accords internationaux.

Organisation de coopération et de développement économiques (O.C.D.E.)

Une fois de plus, la direction a représenté la Commission en tant que membre de la délégation canadienne lors des négociations multilatérales qui ont eu lieu au sein de l'Organisation de coopération et de développement économiques (O.C.D.E.). Elle a contribué à formuler une politique maritime générale qui régit les relations

La Commission a également en main deux contrats de location d'espace et un contrat de coordination et compagnie, liant 12 compagnies et comportant quatre ententes de fusion.

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Conformément à l'article 20 de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration a déposé auprès de la Commission une modification au règlement tarifaire de la voie maritime du Saint-Laurent imposé au service de grue, qui est entré en vigueur le 1^{er} mai 1982.

Cabotage et commerce maritime

Conformément au Règlement d'exemption sur le cabotage, le comité a continué d'étudier des requêtes déposées auprès du ministre du Revenu national, en vue d'une dispense de l'application de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Durant l'année, 112 requêtes ont été reçues et de ce nombre, 72 autorisations temporaires ont été accordées, huit rejetées et neuf

Services de transport maritime

Douze transporteurs maritimes ont présenté des requêtes pour obtenir des permis en 1982, trois pour les Grands lacs et neuf pour la région du fleuve Mackenzie, dont deux pour la partie ouest de l'Arctique. Une demande de permis pour les Grands lacs a été retirée et des permis ont été accordés aux autres requérants, McKeil Work Boats Ltd. et A.B. MacLean Ltd. (Voir l'annexe V)

Des permis ont été accordés à sept requérants pour la région du fleuve Mackenzie, y compris ceux qui demandaient un permis pour la partie ouest de l'Arctique. Deux autres requérants, Len Cardinal Transport Limited et David Storr, ont obtenu des permis en vertu d'ordonnances provisoires ex parte, mais les deux demandes ont par la suite été rejetées pour les motifs énoncés dans les décisions du comité WTC 15-82 et WTC 14-82.

Direction du transport maritime

administrations de pilotage

les quatre administrations de pilotage ont publié leurs projets de règlement tarifaire dans la Partie I de la Gazette du Canada en 1982. L'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié ses projets de modifications les 13 février, 5 juin et 10 septembre 1982. La Commission n'ayant reçu aucune objection sur la Loi sur le pilotage, les tarifs ont entrés en vigueur les 23 avril et 28 octobre 1982.

L'Administration de pilotage des Grands lacs Liée a publié un projet de modification le 30 janvier 1982. La Commission n'a reçu aucune objection et le tarif est entré en vigueur le 22 mars 1982.

L'Administration de pilotage du Pacifique a publié, le 13 mars 1982, un projet de modification tarifaire à l'égard de la région côtière et de celle de la rivière Fraser. Aucune objection n'ayant été reçue, les tarifs respectifs sont entrés en vigueur le 7 mai 1982.

Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, sous réserve d'obligations imposées à leurs lignes maritimes membres. La loi est en vigueur depuis le 1er avril 1979 et expirera le 31 mars 1984 à moins qu'elle ne soit prolongée par proclamation pour une période d'au plus cinq ans. Un comité interministériel du gouvernement fédéral a été établi pour examiner l'efficacité de la loi actuelle et en faire rapport. Dans le cadre de cet examen, le comité, qui est représenté au sein du comité interministériel, a tenu des audiences publiques en juin, dans cinq villes du Canada, pour faire enquête sur les pratiques des conférences maritimes et sur l'application et l'administration de la loi. Il a aussi invité ceux qui ne voulaient pas assister aux audiences à présenter des arguments écrits. Les constatations du comité ont été rapportées au ministre des Transports à la fin de l'année.

En février 1982, une réunion a eu lieu avec le *Canadian Shippers' Council*, un groupe d'expéditeurs désigné par le ministre des Transports conformément au paragraphe 15(2) de la loi, pour prendre connaissance d'un rapport sur l'efficacité de la disposition qui exige que les conférences maritimes rencontrent le conseil.

Le conseil continue de s'intéresser aux surtaxes sur le mazout de soule imposées par les conférences et, en juin 1982, le comité a été prié d'utiliser de ses bons offices pour obtenir l'information nécessaire

Conférences maritimes

Au 31 décembre 1982, la Commission avait en main les documents de 48 conférences dont les membres assuraient des services dans des ports canadiens, soit une augmentation de trois par rapport à l'année précédente.

(Voir l'annexe W)

Les 48 conférences représentent 79 compagnies qui assurent 305 services dans des ports nord-américains; 53 d'entre elles offrent 223 services dans des ports canadiens.

pour justifier le montant des surtaxes sur le mazout de soule imposées par la *Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference*. Grâce aux services de médiation assurés par le personnel du comité, la question a été résolue à la satisfaction des parties intéressées.

La Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain et la Fédération de l'UPA du Saguenay-Lac Saint-Jean ont déposé une plainte, en décembre, aux termes de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, concernant l'intention de certaines conférences d'ajouter des surtaxes arbitraires aux tarifs exigés des services utilisant la ville de Québec comme port d'attache. À la fin de l'année, le comité étudiait la demande de redressement et la réplique des conférences à la demande.

Nationaux du Canada, à Montréal, a signifié avis de son intention d'acquérir d'autres actions de la *Eurocanadian Shipholdings Limited* des Bermudes, une des compagnies du groupe CAST. L'appel de la décision, interjeté par la compagnie auprès de la Cour fédérale, a été rejeté le 23 avril 1982 et la requête en autorisation d'interjeter appel du jugement de la Cour fédérale auprès de la Cour suprême a été rejetée le 23 juin 1982.

Le comité a publié un avis le 17 septembre annonçant la tenue d'une audience publique à Halifax le 23 novembre et à Montréal le 30 novembre pour entendre les oppositions à cette acquisition. Cependant, le 8 septembre, le comité a entendu les explications fournies par le CN concernant d'autres transactions récentes relatives aux avoirs de *Cost Containers Ltd.* des Bermudes et de sa filiale à propriété exclusive, *Task Terminals Ltd.* de Montréal (Qué.) et aux actions de *Task Terminals* et diverses options acquises par le CN, qui pouvaient avoir pour résultat l'acquisition par la compagnie de 75 pour cent des actions ordinaires de *Cost Containers*. Dans sa décision WTC 16-82 du 28 septembre 1982, le comité a déterminé que ces acquisitions étaient aussi assujetties à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports et exigé que le CN publie un avis, ce qui a été fait le 23 octobre.

Le comité a été saisi d'autres oppositions à ces acquisitions additionnelles ainsi que de demandes de reporter l'audience de novembre pour permettre au comité d'entendre les diverses oppositions au cours de la même audience et pour donner aux opposants et aux intervenants le temps de préparer leurs arguments. Le 15 novembre, le comité a accédé à ces demandes et a ajourné l'audience jusqu'en février et mars 1983.

La seconde partie d'une audience tenue pour entendre la question de l'acquisition par Canadien Pacifique *Limited* de Montréal d'intérêts de *Dart Containerline Company Limited* et d'un service associé de coordination de marchandises contenue dans du Saint-Laurent a eu lieu à Halifax en novembre 1981. Le 15 mars 1982, le comité a rendu sa décision sur ces deux projets et conclu que, dans les limites de son mandat, il ne voyait aucun motif qui prouverait que les acquisitions proposées restreindraient indûment la concurrence ou nuiraient autrement à l'intérêt public. Par conséquent, le comité n'a rejeté aucune des deux parties des projets d'acquisition. Le gouverneur en conseil est actuellement saisi des appels de cette décision interjetés au nom du gouvernement de la Nouvelle-Écosse et du Conseil du port de Halifax-Dartmouth.

En août 1981, *Crowley Maritime Corporation* de Seattle (Wash.) avait signifié un avis de projet d'acquisition sous forme de transfert à l'une de ses filiales, *Crowley Maritime International Inc.* de San Francisco, d'actions de *Arctic Transportation Ltd.* de Calgary acquises en 1980 par *Puget Sound Tug and Barge Co.* de Seattle, une

autre filiale de la compagnie. N'ayant été saisi d'aucune opposition, le comité a fermé le dossier le 15 mai 1982.

En décembre 1981, *Stad Seaforth Shipping* de Norvège avait signifié un avis de projet d'acquisition de Halifax, une compagnie appartenant conjointement à *Fednav Inc.* et *Limited* de Montréal et à *Seaforth Maritime Limited* de Grande-Bretagne. N'ayant reçu aucune opposition à l'égard de cette acquisition, le comité a fermé le dossier. En mai 1982, la même compagnie a signifié un avis de projet d'acquisition d'autres intérêts de *Seaforth Fednav Inc.* et, encore une fois, n'ayant reçu aucune opposition, le comité a fermé le dossier.

Atlantic Freight Lines Inc. de Saint-Jean (T.-N.) a signifié, en juin 1982, un avis de projet d'acquisition d'intérêts d'une compagnie devant être constituée en vertu de la législation canadienne et appelée *Atlantic Container Express Lines Inc.* de Saint-Jean (T.-N.). N'ayant reçu aucune opposition, le comité a fermé le dossier.

En novembre, le *Canada Steamship Lines* de Montréal (Qué.) a signifié un avis de projet d'acquisition d'intérêts, sous forme d'actions de *Atlantic Freight Lines Inc.* de Saint-Jean (T.-N.). Le comité a demandé la signification d'un avis de ce projet d'acquisition et fixe au 7 janvier 1983 le délai pour la réception d'oppositions.

de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation.

En vertu de cette loi, les administrations de pilotage sont tenues de publier dans la Gazette du Canada tous les tarifs de droits de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout intérêt qui a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Sur réception de pareil avis, l'application des modifications suspendues est automatique-ment suspendue et le comité de-vient habilité à mener une enquête et à tenir, s'il y a lieu, des audien-ces publiques. L'administration con-cernée doit tenir compte de toutes recommandations formulées par le comité à cet égard.

La Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent autorise cette administration à fixer des tarifs qui doivent être déposés auprès du comité s'ils ne sont pas établis en vertu d'un accord entre le Canada et les États-Unis. Les tarifs entrent en vigueur dès la date de leur dépôt auprès de la Commission.

Le comité est en outre chargé de l'application de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1979 et qui a remplacé l'ancienne, devenue périmée le 31 mars 1979. La nouvelle loi soustrait certaines pratiques des conférences mariti- mes aux dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coaliti- ons, et oblige les conférences maritimes à déposer leurs tarifs marchandises et d'autres docu- ments auprès de la Commission.

Acquisitions

La Loi d'urgence de 1979 sur les approvisionnementnements d'énergie habilite l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie à enjoindre à la Commission cana- dienne des transports d'ordonner l'utilisation de tout navire cana- dien, suivant les exigences de l'Office, et d'autoriser un navire battant pavillon étranger à trans- porter tout produit contrôlé entre des ports canadiens, si aucun navire canadien approprié n'est disponible.

Le Règlement d'exemption sur le cabotage dispense certains navires battant pavillon étranger et exer- çant des activités de cabotage au Canada de l'application de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le comité national sur la disponibilité de navires canadiens appropriés lors- qu'on envisage l'utilisation de navires étrangers pour le cabotage.

Le Comité des transports par eau C.T.E. est chargé de l'application de la Loi sur les transports, qui régit le transport de marchan- dises et de passagers par navire entre les ports canadiens, dans les zones prescrites par le gouverneur en conseil.

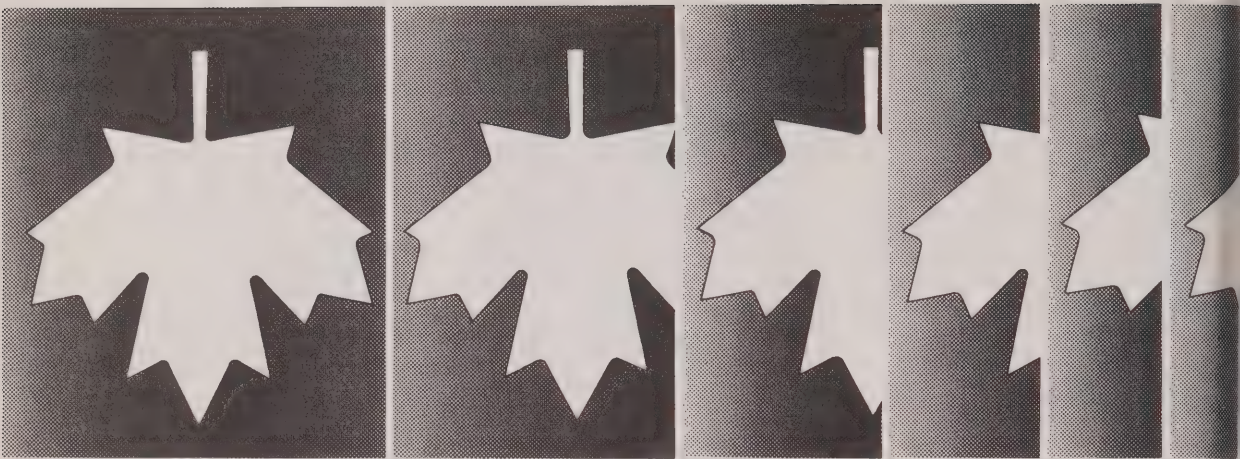
Ses attributions sont à la fois de nature juridique et administrative. Les fonctions juridiques du comité comportent la délivrance de permis de transport par eau et l'approba- tion des tarifs. Les demandes de la commodité et des besoins du public. Les tarifs types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du comité. Lorsque celui-ci rejette un tarif type, il peut, soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre.

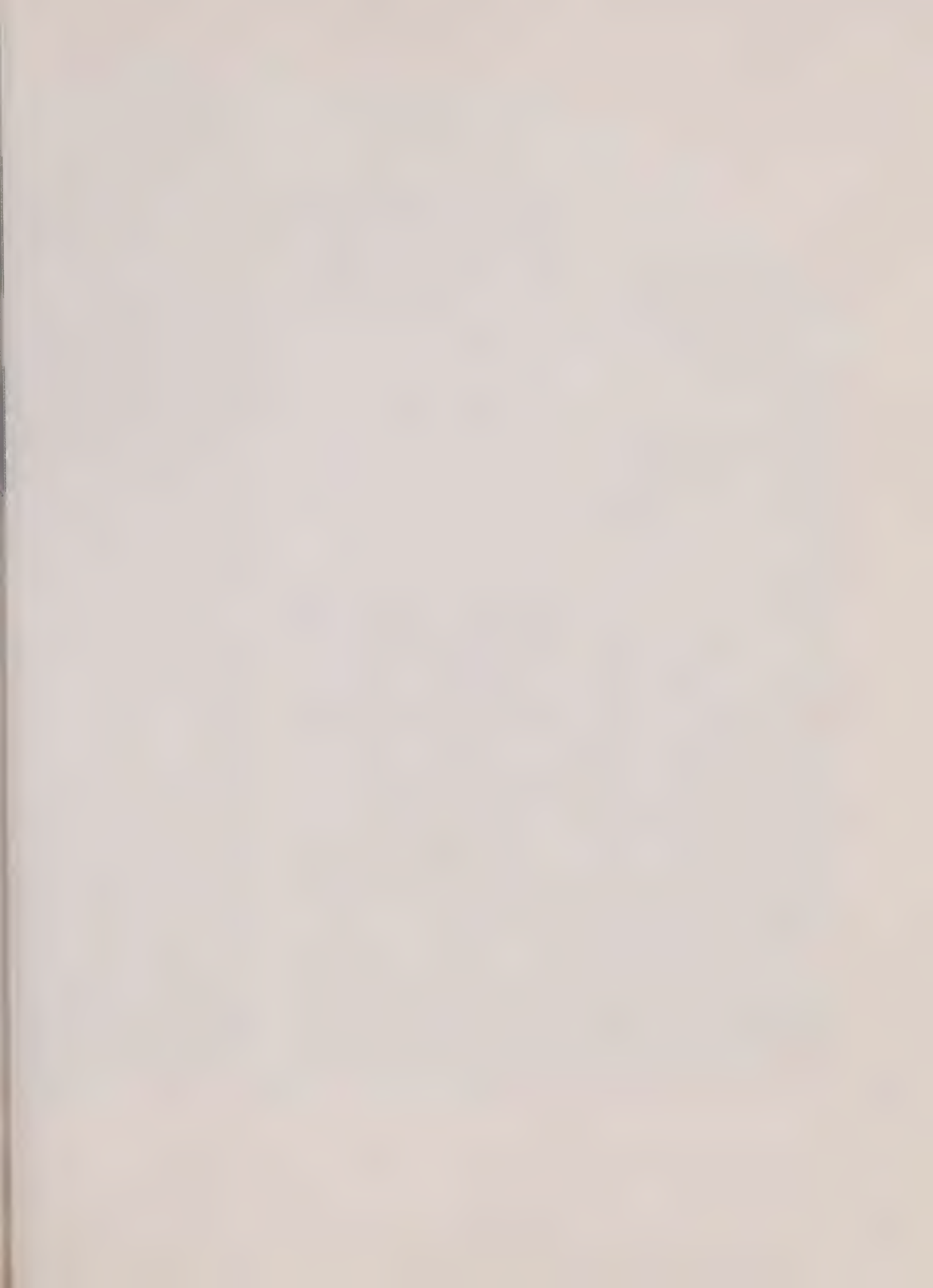
Les pouvoirs administratifs du comité s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques, ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs et des de- mandes de permis.

(Voir l'annexe I)

D'autres lois confèrent au comité des responsabilités additionnelles. La Loi sur le pilotage, qui est en vigueur depuis le 1^{er} février 1972, prévoit la prestation de services de pilotage dans quatre régions du Canada. Elle a institué pour cha- cune de ces régions une administra- tion chargée d'établir, d'exploiter et

Paul Langlois, Président
R.A. Azzie
D.H. Jones
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan
J.F. Walter
B.R. Wolfe





La décision n° 6928 du 1^{er} octobre 1982 a agréé le changement de contrôle de Québecair des intérêts de Les Investissements Lemah Inc., Expeditex Inc., Transport Maguy Inc., Société d'investissement Desjardins et Corporation Prevost Ltée, à 1848-7199 Québec Inc. à la condition que Québecair et 1848-7199 Québec Inc. se conforment aux exigences du comité relatives au dépôt des tarifs, aux rapports financiers et autres exigences pertinentes dans un délai de 180 jours après la date de la décision.

La décision n° 6956 du 8 octobre 1982, est le résultat d'une audience tenue en mai 1982 relativement à l'exploitation d'aéronefs du groupe E seulement. Elle fait droit au transfert, d'Eastern Provincial Airways (1963) Limited à Air Maritime Limited, d'un permis de service commercial aérien à horaire fixe de la classe 1 pour Moncton, Saint-Jean et Fredericton (N.-B.), Halifax (N.-B.), Charlottetown (N.-B.) et les Îles de la Madeleine (Qué.) et un deuxième permis de la classe 1 pour Sydney et Halifax (N.-B.). La décision fait aussi droit au transfert d'un service commercial aérien international de la classe 9-3 entre Halifax, Sydney et Saint-Pierre et Miquelon (France). La décision rejette le transfert de services assurés en vertu d'un troisième permis de la classe 1 qui autorise des vols entre Bathurst, Charlottetown, Moncton, Chatham, Charlottetown et Montréal.

La décision n° 6998 du 25 octobre 1982 énonce les constatations du comité concernant les activités des aéronefs de compagnies qui constituent des services aériens commerciaux, et les applications appropriées que de tels exploitants devraient faire pour que leurs activités se conforment aux prescriptions de la Loi et du Règlement sur les transporteurs aériens. Les exploitants d'aéronefs de compagnies sont invités à examiner leurs activités à la lumière de la décision et, au besoin, à déposer des demandes en exploitation d'un service aérien commercial, dans un délai de six mois suivant la date de la décision. Une modification apportée subéquemment, au début de 1982, prolongeait le délai pour le dépôt des demandes au 31 décembre 1983.

cet égard, elle a fourni au comité des éléments de preuve qui ont justifié un certain nombre de suspensions de permis.

Les lignes directrices opérationnelles de la section ont été compilées et approuvées et contribuent maintenant à orienter de façon uniforme les activités de mise en application au Canada.

Un protocole d'entente, conclu entre la G.R.C. et le C.T.A., est sur le point d'être ratifié formellement. Il délimite les responsabilités de la G.R.C. et du C.T.A. en matière d'enquêtes, et établit une base solide pour les enquêtes instituées par les deux organismes. Un protocole semblable, intervenu entre la Commission et Transports Canada, a été ratifié le 15 décembre 1982.

Les membres de la Section de la mise en application ont participé à un échange de formation avec leurs homologues de l'A.C.C.T.A. qui a permis, en trois occasions, l'assistance ou la participation à des conférences de l'A.C.C.T.A. La section a également donné huit conférences sur les techniques et méthodes d'enquêtes, prévues dans la partie II de la Loi sur l'aéronautique, à des détachements et divisions de la G.R.C. partout au Canada.

Le C.T.A. a tenu des audiences publiques pour un total de 31 jours en 1982, y compris une audience qui a commencé en 1982 et doit

• La décision n° 6856 du 13 août 1982 est le résultat d'une audience tenue en mai 1982 à la suite d'une décision du Cabinet approuvant des dépenses d'un million de dollars dans le budget de Transports Canada, réparties sur cinq

Décisions et ordonnances

marquantes

La décision n° 6885 du 1^{er} septembre 1982, est le résultat d'une audience tenue en avril, mai et juin 1982 pour étudier les demandes relatives aux services abandonnés et déclarer faillite. Elle accorde à Calm Air International Limited la majeure partie des services à taux unitaires de Lambair dans le nord du Manitoba, le reste allant à Ellair Limited. Elle accorde aussi à Ontario Central Airlines Limited l'autorisation d'exploiter des services d'affrètement de classe 4 au moyen d'aéronefs du groupe D.

Conformément à la politique gouvernementale annoncée par le ministre des Transports le 6 août 1982, concernant la plus grande liberté des activités à l'aéroport de Mirabel, le comité a pris des mesures pour autoriser les transporteurs étrangers à transporter des cargaisons de passage à destination et en provenance de Mirabel, et pour modifier un certain nombre de permis de services aériens commerciaux internationaux à horaire fixe de classe 8 de façon à permettre le transport de passagers internationaux qui font la correspondance entre l'aéroport de Mirabel et l'aéroport international de Toronto, dans les deux sens.

Autres questions

reprenant en 1983. Ces audiences ont eu lieu à Montréal et à Hull (Qué.), à Thompson et Churchill (Man.), à Rankin Inlet (T.N.-O.), et à Fredrickton et Edmundston (N.-B.).

Le comité a annoncé qu'il tiendra une série d'audiences publiques pendant le premier trimestre de 1983 pour recueillir, auprès des détenteurs de permis et des usagers des services d'hélicoptères au Canada, des opinions sur les modalités actuelles relatives à l'octroi des permis et aux règlements.

ans, en vue d'une subvention directe d'exploitation pour encourager l'établissement d'un service aérien régulier à Saint-Leonard (N.-B.). La décision fait droit à une requête déposée par Québec Aviation Liée/Québec Aviation Ltd. et vue d'ajouter les points Saint-Leonard et Fredrickton (N.-B.) au service commercial aérien régulier de la classe 2 qu'elle assure à la ville de Québec et à Gatineau (Qué.).

• La décision n° 6869, du 19 août 1982, rendue à l'issue d'une audience publique tenue à Hull (Qué.) en juillet, adopte, à titre de mesure provisoire, des conditions normalisées, en vigueur à compter du 1^{er} novembre 1982, à l'égard des services intérieurs à horaire fixe offerts à des prix réduits, inférieurs de plus de 25 pour cent au plus de tarif public illimité applicable.

• La décision n° 6885 du 1^{er} septembre 1982, est le résultat d'une audience tenue en avril, mai et juin 1982 pour étudier les demandes relatives aux services abandonnés et déclarer faillite. Elle accorde à Calm Air International Limited la majeure partie des services à taux unitaires de Lambair dans le nord du Manitoba, le reste allant à Ellair Limited. Elle accorde aussi à Ontario Central Airlines Limited l'autorisation d'exploiter des services d'affrètement de classe 4 au moyen d'aéronefs du groupe D.

Subvention accordée au service aérien local des Prairies

Au nom de Transports Canada, le comité a effectué une vérification des routes Winnipeg-Dauphin-Brandon et Winnipeg-Dauphin-Yorkton-Saskatoon de *Perimeter Airlines (Inland) Ltd.*, afin de déterminer le montant des subventions à verser à ce transporteur.

Taux et tarifs

Les prix du carburant ont continué leur ascension partout mais surtout au Canada. La chute constante du dollar canadien au début de 1982 a entraîné des hausses de quatre à huit pour cent des tarifs internationaux. Les pressions de l'inflation, le coût élevé du loyer de l'argent, en plus des restrictions "6 et 5" imposées par le gouvernement sur les tarifs aériens intérieurs, et la diminution générale du trafic ont imposé aux gestionnaires des lignes aériennes des décisions difficiles.

Application

En 1982, la Section de la mise en application a fait enquête sur 401 causes dont 176 ont été renvoyées à la G.R.C. chargée de faire des enquêtes plus approfondies en vue des poursuites à intentar. En ce qui concerne les causes insuites, les jugements rendus par les tribunaux sont allés du rejet à une amende de 4 800 dollars.

La section participe de plus en plus aux enquêtes sur des détenteurs de permis qui ne respecteraient pas les conditions de leur permis et, à

rapport établi à l'intention des transporteurs de niveau I entrera pleinement en vigueur le 1^{er} janvier 1984.

En 1982, les versions finales de certains manuels du comité ont paru. "Le système uniforme de comptabilité et de rapports", "Les instructions concernant la répartition des recettes et des coûts par routes", applicables aux transporteurs de niveau I et "Les instructions concernant la répartition des recettes et des coûts par réseaux", applicables aux transporteurs de niveau II.

L'édition courante de la publication annuelle "L'industrie de l'exploitation des hélicoptères au Canada" a été retardée en raison de l'introduction du système révisé de rapports statistiques, mais elle paraîtra au début de 1983.

Un rapport sur les transporteurs aériens de niveau I et leurs activités en 1980 et 1981 a été terminé au cours de l'année et paraîtra au début de 1983.

Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux

Des vérifications ont été effectuées, conformément à la politique sur les subventions versées aux transporteurs aériens régionaux, relative-ment aux activités de Québecair et de *Eastern Provincial Airways Ltd.* en 1981. Le comité a versé des subventions à Québecair à l'égard de ses services du bas de la rive nord exploitées par sa filiale en son nom, et à *Eastern Provincial Airways Ltd.* pour compenser des pertes subies sur les circuits jugés admissibles aux subventions du fait qu'ils assurent un service essentiel dans les régions éloignées.

réduire les délais prévus pour le dépôt des demandes ABC/AVTC et l'AVTC de 75 à 45 jours avant la date proposée d'exploitation;

permettre aux transporteurs aériens des classes 1, 2 et 3 d'affréter des aéronefs d'autres transporteurs pour desservir les points mentionnés dans leur permis à des taux initiaux de transport lorsqu'ils ont besoin d'aéronefs additionnels en raison d'une demande inhabituellement élevée ou de problèmes d'entretien; et

supprimer les règles existantes interdisant la réclamation et la vente, par les affrèteurs ou les organisateurs de voyages ou leurs agents, de l'affrètement à but commun, de voyages tout compris et à réservation anticipée (à l'intérieur et à l'extérieur du pays), avant que le C.T.A. n'ait approuvé de tels vols ou séries de vols, à la condition que les acheteurs éventuels de ce type de transport soient informés que ces offres sont faites sous réserve de l'approbation du gouvernement.

Rapports et études

En septembre 1982, le comité a déterminé quelle serait la forme finale du système révisé de rapports statistiques, dans la mesure où il s'appliquait aux transporteurs aériens de niveau I et, dans une moindre mesure, à d'autres transporteurs. Le nouveau système de

• modifier, conformément au projet de conservation des dossiers du Cabinet, les périodes pendant lesquelles les transporteurs aériens sont tenus de conserver certains dossiers;

• imposer des conditions aux transporteurs aériens engagés dans une transaction qui entraîne un changement de contrôle financier, un regroupement, une fusion ou un transfert de moins de la totalité des autorisations relatives au poids de leurs aéronefs à vouloir tourna-
spécifiées dans un permis d'affre-
tement de classe 4 ou un permis de
service spécial de classe 7 (spéciali-
sé; entraînant au vol); et

• préciser que le transport en circuit ouvert ABC et le transport ABC (intérieur) peut être permis à l'égard de points de destination, mais non à l'égard de points d'ori-
gine et exiger que le vol aller ou le
vol retour du transport en circuit
ouvert ABC soit au moins la moitié
de la distance de l'autre.

Modifications au Règlement à l'étude au 1^{er} décembre 1982

Les modifications à l'étude, dont la plupart ont fait l'objet d'un avis public, mais qui n'ont pas encore été soumises en vue de leur mise en application, portent sur les points suivants:

• modifier l'exigence relative à la production systématique actuelle d'information sur l'affrètement,

• prolonger jusqu'en février 1985, la suspension des droits primaires des services d'affrètement pour le transport de bétail et permettre le partage des affrètements d'origine canadienne, à la condition que ceux-ci soient limités au transport de bétail;

le du comité à cet égard;

• intégrer au Règlement sur les transporteurs aériens les restric-
tions relatives à la propriété et au contrôle étrangers qui relèvent la position et la politique traditionnelle-

• intégrer au Règlement sur les fusion ou un regroupement;

l'intention d'effectuer un transfert, un changement de contrôle, une
d'autres autorisations ou qui ont
événements ou à ceux qui demandent
aux transporteurs aériens autorisés
nombre d'années, et les appliquer
C.T.A. à imposées depuis bon

transports relatives à la propriété, à l'équité et aux finances, que le
C.T.A. à imposées depuis bon

• intégrer au Règlement sur les
transports aériens les conditions
et exigences relatives à la propriété,
à l'équité et aux finances, que le
C.T.A. à imposées depuis bon

• réévaluer le Règlement sur les
taxes de mise en place des aéronefs
utilisés dans le cadre de services de
la classe 4 pour clarifier la distinc-
tion à faire entre les marchés
desservis par les transporteurs
aériens affrétés;

• promouvoir les nouvelles règles
applicables aux services aériens
commerciaux en matière d'assuran-
ce des passagers et de responsabi-
té des tiers;

• promouvoir les nouvelles règles
applicables aux services aériens
commerciaux en matière d'assuran-
ce des passagers et de responsabi-
té des tiers;

• promouvoir les nouvelles règles
applicables aux services aériens
commerciaux en matière d'assuran-
ce des passagers et de responsabi-
té des tiers;

• promouvoir les nouvelles règles
applicables aux services aériens
commerciaux en matière d'assuran-
ce des passagers et de responsabi-
té des tiers;

• promouvoir les nouvelles règles
applicables aux services aériens
commerciaux en matière d'assuran-
ce des passagers et de responsabi-
té des tiers;

• promouvoir les nouvelles règles
applicables aux services aériens
commerciaux en matière d'assuran-
ce des passagers et de responsabi-
té des tiers;

• promouvoir les nouvelles règles
applicables aux services aériens
commerciaux en matière d'assuran-
ce des passagers et de responsabi-
té des tiers;

• permettre la publicité et la vente
de sièges affrétés revendables,
avant l'approbation du C.T.A., à la
condition d'ajouter la mention
"sous réserve de l'approbation du
gouvernement", et réduire la som-
me d'information que doit contenir
la réclamation;

• prolonger indéfiniment l'exem-
ption accordée aux requérants de
permis de classe 7 AAD et APS
concernant l'obligation de prouve-
la commodité et les besoins pré-
sents et futurs du public; exiger,
toutefois, des requérants éventuel-
qu'ils conviennent le comité que
le service aérien commercial sera
financièrement viable et qu'ils sor-
tent le service en question;

• élargir la définition d'un aéronef
utilisé dans le cadre d'un service
de la classe 4 pour permettre à la
plupart des services de la classe 7
d'effectuer des vols à partir de
n'importe quel point au Canada, ce
qui exigerait que ces derniers
fournissent des services supplé-
mentaires ou différents et limiterait
les détenteurs de permis de la
classe 7 à transporter seulement les
personnes requises en vue de
l'exécution d'un service spécial;

• permettre aux vendeurs d'aéro-
nautiques commerciaux de faire la dé-
monstration de leur produit à des
clients éventuels et de recouvrer de
ces clients certains coûts directs
d'exploitation, sans qu'ils aient à
détenir un permis valide d'exploita-
tion de service commercial
aérien;

Réunions avec les associations de transporteurs aériens

À l'invitation des organismes concernés, les commissaires et agents supérieurs du C.T.A. ont assisté à des réunions générales d'associations de transporteurs aériens tenues au cours de l'année et qui ont fourni, comme par les années passées, d'excellentes occasions d'exposer aux représentants des transporteurs les changements envisagés à l'égard des politiques du comité, et de répondre directement aux questions qui intéressent l'industrie toute entière ou certains de ses secteurs.

Modifications au Règlement

Modifications approuvées par la Commission

Plusieurs modifications ont été apportées au Règlement sur les transporteurs aériens en 1982. Quelques-unes des plus importantes portaient sur les points suivants :

- faire en sorte que les possibilités de changement de réservation deviennent une partie facultative du contrat conclu entre un service de transport et un affrèteur de transport ABC, et préciser les façons dont les frais de changement de réservation ou de réservation tardive doivent être imposés;

Groupe de liaison A.C.T.A./C.T.A.

La conférence n'a discuté qu'en termes généraux du protocole d'entente C.E.A.C. - E.-U. sur du nord de l'Atlantique, aucune confirmation de signatures n'ayant été obtenue. Des discussions plus détaillées ont eu lieu au cours de nombreuses réunions à huis clos des chefs de délégation.

D'autres discussions avec le Secrétaire de la C.E.A.C. ont eu lieu à Paris la semaine suivante au cours desquelles les représentants du C.T.A. ont pu discuter du protocole d'entente sur l'établissement des prix à l'égard de la zone du nord de l'Atlantique et des répercussions pour le Canada.

En vertu de la Loi nationale sur les transports, le Comité des transports aériens est chargé d'administrer la Partie II de la Loi sur l'aéronautique, tandis que l'Administration canadienne des transports aériens (A.C.T.A.) de Transports Canada administre la Partie I. Pour assurer la meilleure coordination possible des politiques et pratiques administratives respectives, un groupe de liaison A.C.T.A./C.T.A. formé d'agents supérieurs de l'A.C.T.A. et du C.T.A. et coprésidé par le président du C.T.A. et l'administrateur de l'A.C.T.A., se réunit périodiquement pour examiner des questions d'intérêt mutuel. La neuvième réunion du groupe de liaison a eu lieu en mai dans les bureaux de Transports Canada.

Internationaux. L'équipe a élaboré plusieurs recommandations sur la question de l'indemnité pour refus de transport aérien. Elle a aussi commencé l'étude du problème des conditions liées aux tarifs.

Comme par les années précédentes, la Commission a prêté les services d'un président et d'un secrétaire au Comité national de facilitation et au Comité interministériel pour les activités de l'O.A.C.I. relatives aux droits aériens internationaux.

Un représentant de la Direction du transport aérien international a continué d'agir au nom du C.T.A. au sein de l'O.A.C.I., et a assisté à plusieurs réunions cette année.

Commission européenne de l'aviation civile (C.E.A.C.)

La 11^e session triennale de la C.E.A.C. a eu lieu à Strasbourg en juin 1982. Deux représentants du C.T.A. y ont assisté. Les participants à la réunion ont examiné les rapports des activités survenues depuis la dernière session triennale et mis au point le programme de la renferme de nombreux points du secteur économique, notamment les tarifs passagers et les tarifs de fret demandés par les services à horaire fixe, de même que les politiques bilatérales et multilatérales d'établissement des prix.

Points saillants des activités

Accords bilatéraux sur les services aériens à horaire fixe

Allemagne

À la suite des négociations de janvier 1982, un accord est intervenu concernant une liste révisée des droits permettant à l'Allemagne de desservir deux points en Alberta et à Vancouver et des points aux Etats-Unis, et accordant au Canada des privilèges additionnels de vol en cinquième liberté pour desservir des points intermédiaires et des points en Allemagne, et entre des points en Allemagne et au-delà de l'Allemagne.

Allemagne et Pays-Bas

Certains problèmes, discutés sur tout par correspondance, ont porté sur la zone des services d'affrètement assurés par les transporteurs canadiens en provenance et à destination de ces pays. Les discussions visaient également à harmoniser, le cas échéant, les règles nationales applicables aux services d'affrètement.

Inde

Un accord de services aériens conclu avec l'Inde a été paraphé le 26 février 1982 et signé en juin 1982. Les premiers services seront assurés par Air India et assujettis à un accord commercial entre Air India et Air Canada qui, à son tour, Deux séries de négociations ont eu lieu avec la Jamaïque, celle-ci déstrayant desservir des points additionnels dans l'Ouest canadien et d'autres points intermédiaires aux Etats-Unis. D'autres négociations sont prévues, mais aucune date n'est fixée.

Etats-Unis

Quatre séries d'entretiens ont eu lieu avec les Etats-Unis concernant la solution des questions concernant les régimes tarifaires et des changements envisagés pour les horaires actuels des circuits qui accusent, selon les Etats-Unis, un déséquilibre favorable au Canada. Le Canada n'a pas cette impression et bien qu'il étudie actuellement les propositions américaines, aucune date n'a été fixée pour la reprise des entretiens.

Royaume-Uni

Deux séries d'entretiens tenus à Ottawa ont porté sur l'harmonisation des règles des services d'affrètement et sur la modernisation de certaines parties d'un accord signé en 1949 par le Canada et le Royaume-Uni. Au cours de la réunion d'octobre, une équipe a travaillé à la révision de certains articles de l'accord. La délégation canadienne était dirigée par le président du C.T.A. Une proposition de compromis dans le domaine des affrètements pour le transport de cargaisons et le transport dans les sous-arrangements concernant l'application de la clause tarifaire de l'accord bilatéral, sont encore à l'étude.

Jamaïque

Deux séries de négociations ont eu lieu avec la Jamaïque, celle-ci déstrayant desservir des points additionnels dans l'Ouest canadien et d'autres points intermédiaires aux Etats-Unis. D'autres négociations sont prévues, mais aucune date n'est fixée.

Mexique

Une série de négociations avec le Mexique n'a abouti à aucun accord. D'autres réunions sont prévues, mais aucune date n'est fixée.

Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.)

L'équipe d'experts de l'O.A.C.I. sur la réglementation des services de transports aériens a tenu sa sixième réunion en mars 1982, au cours de laquelle elle a terminé l'étude du problème de la modification des articles 5, 6 et 96(a) de la Convention de Chicago, et conclu que pareille modification n'était ni nécessaire, ni appropriée. Dans le domaine de la réglementation du transport aérien non régulier, l'équipe a clarifié la définition de cette catégorie et le concept des "services d'affrètement partiels" et résumé les objectifs des états membres concernant la réglementation de même que les mécanismes de réglementation. Ainsi le terrain se trouve préparé pour le travail de l'équipe sur les autres problèmes de même nature qui figurent à son programme. Un représentant de la Commission fait partie de l'équipe. Un membre de la Commission a assisté, à titre d'observateur, à la sixième réunion, en octobre 1982, de l'équipe de l'O.A.C.I. sur l'établissement de taux et de tarifs

DIRECTION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

Cette direction est chargée de veiller à ce que les mécanismes de réglementation applicables aux services internationaux de transport aérien qui sont prévus dans les accords bilatéraux et multilatéraux canadiens des transports aériens et contribuent à augmenter les avantages économiques pour le Canada et les transporteurs aériens canadiens. Bien que faisant partie du Comité des transports aériens, elle relève aussi du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne les questions de politiques sur le transport international.

La direction est chargée principalement de collaborer, avec d'autres ministères, à la préparation et à la négociation d'accords relatifs à l'établissement de leurs conditions et dispositions en vigueur, d'informer les intéressés des répercussions sur les usagers et les transporteurs canadiens, et de représenter les intérêts canadiens aux réunions d'organisations internationales et intergouvernementales telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale

(OACI) et la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC). La Section de l'analyse est chargée de produire des rapports analytiques sur les règlements, permis et requêtes.

La Section des services internationaux des services aériens et de l'exploitation de l'aviation internationale a pour rôle de protéger les intérêts des consommateurs et non discriminatoires, et qu'il y ait une quantité suffisante de services à tarifs spéciaux qui inciteront le public à voyager, tout en utilisant au maximum les ressources des transporteurs. La division s'occupe également des plaintes et mène des enquêtes sur les infractions des transporteurs aériens. La division a aussi participé aux négociations qui avaient trait à la fixation des prix dans le domaine du transport aérien international et elle a assisté aux réunions de l'O.A.C.I. et de l'A.T.A.I.

La Section de l'analyse est chargée de produire des rapports analytiques sur les règlements, permis et requêtes.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Cette direction compte deux divisions: la Division des permis et la Division des tarifs et des services. Elle est formée de quatre sections.

La Division des permis veille à l'application des lignes de conduite et des règlements sur la délivrance des permis d'exploitation de services aériens intérieurs et internationaux. Elle étudie les plaintes alléguant l'exploitation de services non autorisés à partir de la base d'un autre transporteur ou entre des points prévus dans le permis d'un autre transporteur.

La Section des services internationaux des services aériens et de l'exploitation de l'aviation internationale a pour rôle de protéger les intérêts des consommateurs et non discriminatoires, et qu'il y ait une quantité suffisante de services à tarifs spéciaux qui inciteront le public à voyager, tout en utilisant au maximum les ressources des transporteurs. La division s'occupe également des plaintes et mène des enquêtes sur les infractions des transporteurs aériens. La division a aussi participé aux négociations qui avaient trait à la fixation des prix dans le domaine du transport aérien international et elle a assisté aux réunions de l'O.A.C.I. et de l'A.T.A.I.

Organisation

Les quatre composantes du comité sont : la Direction de l'administration des services aériens, la Direction du transport aérien international, et la Direction de l'exploitation, qui relèvent toutes du directeur exécutif.

Direction de l'administration

La Direction de l'administration a pour fonctions générales de publier des ordonnances, des permis et des lettres officielles après avoir reçu l'autorisation du comité, ainsi que de rédiger des lois, des règlements, des ordonnances et des décisions qui seront examinées par le comité. Elle est en outre chargée de la rédaction des ordres du jour et des procès-verbaux des réunions du comité, de la liaison entre le comité et ses directions ou d'autres comités de la Commission. Enfin, elle est responsable des activités de son personnel supérieur et de la coordination des prévisions budgétaires ainsi que de la gestion générale des ressources humaines et financières du comité.

Direction de l'analyse des services aériens

Au sein de cette direction, cinq divisions effectuent des analyses et donnent des conseils dans les domaines de l'économie, de la

La Division de l'analyse financière conseille le comité quant au caractère équitable et raisonnable des

de la Direction de l'exploitation.

Section de la mise en application et une aide d'ordre financier à la

transporteurs, et offre des conseils la situation financière de certains

enquêtes spéciales pour déterminer la validité des demandes des transporteurs aériens pour

vérifications périodiques sur place chaque cas. La division fait des

ces financières à imposer dans appropriées concernant les exigences et fait les recommandations

tion et fait les recommandations contrôle, de fusion et d'amalgama- riers, de transferts, de cession de

mandes déposées auprès du comité en vue de nouveaux services aé-

mandes déposées auprès du comité tous les transporteurs aériens cana-

diens. Elle évalue toutes les de- capacité financière applicables à

par exemple sur les normes de l'ordre financier du comité, règles et règlements d'ordre financier du comité,

ter aux politiques, règles et règlements sur les changements à appor-

au besoin, fait des recommanda- bilité des transporteurs aériens et,

L'examen permanent de la compa- La Division de la vérification fait

la recherche de la Commission. collaboration avec la Direction de l'industrie aéronautique, parfois en

teurs aériens et sur l'ensemble de activités déterminées de transport-

des études économiques sur des conseilillère et même des enquêtes et

participe aux audiences à titre de soins présents et futurs du public,

participe aux audiences à titre de soins présents et futurs du public,

reçues afin de savoir si les ser-

vices projetés répondent aux be-

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

comité en économie, évalue les

La Division de l'analyse des études

économiques donne des conseils au

Le Comité des transports aériens (C.T.A.) est chargé de l'application de la Loi sur l'aéronautique et de la rédaction du Règlement sur les transports aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités et pouvoirs

Crée en vertu de la Loi nationale sur les transports afin d'assumer les responsabilités de la Commission en matière de transport aérien, le comité s'occupe principalement de la délivrance des permis d'exploitation de services aériens commerciaux. Par conséquent, une partie considérable de son travail se rattache à l'analyse et au traitement des demandes de permis. (Voir les annexes P, Q et R)

Conformément à l'article 16 de la Loi sur l'aéronautique, le comité doit s'assurer qu'un service aérien commercial projette répondre "aux besoins présents et futurs du public" et sert les intérêts de celui-ci avant de délivrer un permis.

Le comité est aussi chargé de veiller, selon les ressources dont il dispose, à ce que personne n'exploite des services aériens commerciaux sans permis valide. Des examinateurs désignés, chargés de la mise en application, font des enquêtes et rédigent des rapports concernant des questions liées aux activités des exploitants de services aériens commerciaux.

Le comité délivre également des permis lorsqu'il s'agit de services établis en vertu d'accords internationaux, et la Commission peut, en vertu d'une réglementation spéciale, autoriser des transporteurs autres que ceux qui exploitent des services aériens à horaire fixe à l'intérieur du Canada, à exploiter des services aériens commerciaux sans qu'il faille démontrer qu'ils répondent aux besoins présents et futurs du public. Aucun permis ni dépôt de tarif n'est requis pour la pulvérisation des récoltes par les agriculteurs autorisés, certains types de location, certaines activités de recherche, de sauvetage et d'extinction de feux de forêts, demandées par une autorité gouvernementale appropriée, de même que pour certaines activités intermédiaires de transporteurs aériens étrangers.

Afin de simplifier les modalités de demandes et de délivrance de permis, le comité a défini des classes de services et réparti les aéronefs par groupes, selon leur poids. Les Parties VI et VII du Règlement sur les transporteurs, établies conformément à l'article 14 de la Loi sur l'aéronautique, autorisent le comité à traiter des questions tarifaires et à déterminer le caractère équitable et raisonnable des tarifs. Le comité est aussi habilité à substituer ou à prescrire des tarifs, à la lumière des principes établis dans le règlement.

Les transporteurs aériens qui exploitent des services à taux unitaires (à horaire fixe) et des services d'affrètement sont tenus de déposer leurs tarifs au moins 30 jours avant leur entrée en vigueur. À moins d'être rejetés ou suspendus par le

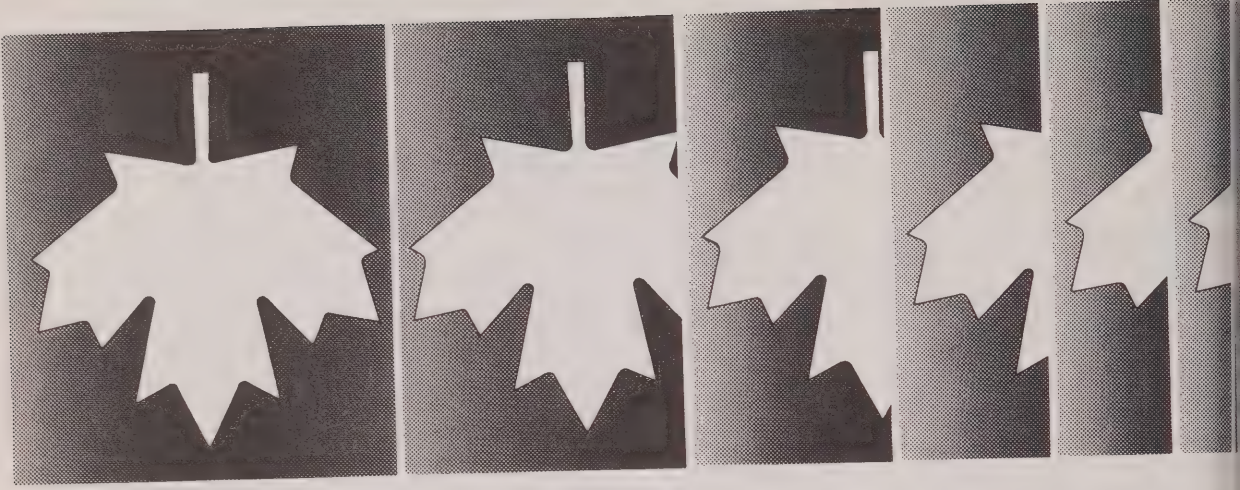
comité, ces tarifs prennent effet sans modification. (Voir l'annexe S) Les transporteurs aériens sont tenus de respecter les conditions énoncées dans leur permis et d'offrir du matériel, des installations, et des services satisfaisants. Le comité examine toute plainte alléguant que les transporteurs aériens n'ont pas respecté les conditions prévues dans leur permis.

Le C.T.A. peut suspendre, annuler ou modifier un permis si, à son avis, les besoins ou la commodité du public l'exigent. (Voir l'annexe P)

La plupart des accords de service aérien international prévoient la consultation entre les sociétés aériennes désignées, l'emploi des méthodes de tarification de l'Association (A.T.A.I.), la concertation en fin, l'arbitrage en dernier ressort pour régler les différends. Les résolutions adoptées lors des conférences de l'A.T.A.I. sur le trafic doivent être ratifiées par les autorités aéronautiques.

Les articles 12 et 13 de la Loi sur l'aéronautique confèrent au comité le pouvoir de faire des enquêtes et des études, et de présenter des recommandations au ministre des Transports sur toute question se rapportant à l'aviation civile, soit à la demande expresse du Ministre, soit de son propre chef.

M.D. Armstrong, Président
R.A. Azzie
J.-L. Bourret
Paul Langlois
J.M. McDonough
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan
B.R. Wolfe



subventions, aux compagnies ferroviaires dont les services obligatoires au public sont déficitaires. En plus des services d'analyse qu'elle offre à l'occasion des audiences, elle enquête sur les montants que le CN et CP Rail exigent de VIA Rail et établit des prévisions de coûts pour déterminer l'échelle des tarifs marchandises.

En 1982, la Commission a encore donné son appui financier aux services voyageurs admissibles non exploitées par VIA Rail. C'est ainsi que des subventions versées pour l'exploitation, en 1982 et antérieurement, d'embranchements non rentables ont été augmentées proportionnellement aux sommes réclamées, ce qui a réduit considérablement les arrières de paiement. Un programme important effectué en 1982 pour régler complètement, d'ici le 31 mars 1983, les demandes de subventions applicables aux années 1977-1980 pour des embranchements de CP Rail, a fait des progrès considérables.

Dans le cadre d'un programme institué en juillet 1981, des audiences publiques ont été tenues en 1982 sur 32 demandes d'abandon d'embranchements y compris 13, par la Division de l'Ouest. Six autres demandes ont été annoncées pour informer le public sans qu'il n'y ait besoin de tenir des audiences publiques. Bien que le programme ait eu pour objectif d'entendre toutes les demandes en suspens avant le 31 décembre 1982, il a été prolongé jusqu'en 1983, car six nouvelles demandes sont parvenues à la division en 1982.

La Commission a rendu 12 décisions ou ordonnances relativement à des demandes de services de trains de voyageurs, en 1982. À cet égard, la suppression des services voyageurs Kamloops Junction-Kelowna et Chambord-Dolbeau a été ordonnée. La demande de *Quebec North Shore and Labrador Railway Company* voulant que les services Sept-Îles-Schefferville et Ross Point Junction-Wabush/Labrador City soient déclarés services de trains de voyageurs, a été étudiée par la Commission qui a fait droit à la demande.

À la demande du ministre des Transports, la Commission a fait enquête sur les montants que CN et CP Rail imputent à VIA Rail pour des services qui ont été exploitées en 1978, 1979 et 1980 dans le cadre des services voyageurs de VIA Rail. Les montants ont été analysés pour vérifier si ces coûts avaient été déterminés conformément à l'ordonnance sur les frais n° R-6313 de la Commission et du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires.

Le gouvernement fédéral, dans son décret n° C.P. 1981-2172, a apporté des changements majeurs au service de trains de voyageurs exploité par VIA Rail en modifiant un certain nombre d'ordonnances du C.T.C.F. Les services voyageurs Montréal-Sherbrooke, Toronto-Stouffville, Toronto-Havelock et Toronto-Barrie ont ainsi été supprimés à compter du 7 septembre 1982.

La division a procédé à l'établissement du prix de revient des chemins de fer afin de fixer les tarifs, notamment, aux subventions accordées en fonction des tarifs en

Rapport "Gilson" et Transport des grains dans l'Ouest

Le rapport "Gilson" sur le transport des grains dans l'Ouest a été pré-

senté au ministre des Transports en juin 1982. Le personnel du C.T.C.F. n'est que pour présenter au Dr Gilson des observations sur les méthodes d'établissement du prix de revient. Cependant, le personnel de la C.C.T. a participé activement aux travaux de trois des quatre groupes de travail établis conformément aux recommandations du rapport "Gilson" pour examiner certains secteurs plus en profondeur. Le personnel du C.T.C.F. a surtout participé aux travaux du Groupe de travail sur les tarifs qui a examiné les aspects des tarifs et de l'établissement du prix de revient mentionnés dans le rapport "Gilson". Il a fourni les données de travail, et effectué la majeure partie des analyses détaillées de l'établissement du prix de revient tandis que la Direction de l'exploitation et des tarifs de la C.C.T. dirigeait les travaux d'analyse des taux.

vigueur dans l'Est et du transport des produits du colza régis par le décret n° C.P. 1976-894. La vérification des coûts de transport aux tarifs de l'Est des mouvements du CN et de CP Rail pour l'année 1981 est en bonne voie. La division a fait part de ses constatations aux deux compagnies pour fins de fixation de tarifs.

Le personnel de la division a préparé, le 31 mars, un rapport comparant les modalités d'établissement des coûts de AMTRAK et de VIA Rail, à la suite de la comparution de représentants de la division devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications et devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes. En réponse à une demande du comité de la Chambre, la division a préparé une ventilation des frais de gare exigés de VIA Rail par CP Rail pour l'année 1980. Un rapport détaillé semblable, par gare, doit être établi à l'égard du CN au début de 1983.

En 1982, la division a consacré une bonne partie de ses ressources au programme établissant les derniers paiements applicables à l'exploitation des embranchements de CP Rail de 1977 à 1980; ceci comprend les fonds requis pour automatiser davantage les procédés analytiques. L'automatisation des méthodes d'établissement du prix de revient se poursuit; de nombreux nouveaux systèmes ont été élaborés et les maintiens des bases de données existantes utilisées par les autres directions du C.T.C.F., se poursuit. De plus, la division s'est dotée d'un nouveau service informatisé de graphiques.

Services ferroviaires

Cette division est chargée de déterminer et de recommander les paiements à verser, au titre de

Dans le cadre de la révision de la classification uniforme des compagnies, la division établit présentement des centres de coûts géographiques pour les compagnies ferroviaires de la classe I, à l'égard de l'état de certains coûts; un plan détaillé des centres de coûts géographiques a été terminé et approuvé par le C.T.C.F.

La division a terminé la vérification des derniers coûts unitaires pour 1980, que le comité a approuvés; ceux de 1981 sont presque terminés, leur vérification ayant bien progressé. Le C.T.C.F. a aussi approuvé les manuels d'établissement des coûts du CN et de CP Rail.

En réponse à des demandes de VIA Rail et du ministre des Transports, la division a entrepris l'examen de frais additionnels pour 1981 figurant dans les factures annuelles que le CN et CP Rail ont soumise à VIA Rail. Ces frais ont trait à des services fournis à VIA Rail pour l'exploitation de ses services voyageurs. En juin et décembre 1982, le personnel de la division a fourni à VIA Rail et à Transports Canada des conclusions et des recommandations quant au bien-fondé de ces frais additionnels. Les vérifications des frais imputés par CN et CP Rail à VIA Rail pour 1978, 1979 et 1980 ont été achevées. Le bien-fondé de ces frais est expliqué en détail dans les accords d'exploitation des chemins de fer respectifs, et ces frais sont établis selon l'ordonnance de la Commission sur le prix de revient. Ces vérifications ont monopolisé une bonne partie des ressources de la division.

laboration des systèmes d'établissement du prix de revient

La division est chargée de l'élaboration de méthodes et de systèmes automatisés dont doivent se servir les compagnies ferroviaires des classes I et II, de la vérification des coûts unitaires et spécifiques de subventions, et de la gestion de tout traitement électronique des données liées aux systèmes en place au sein du C.T.C.F.

Le Comité de révision de la Commission a ordonné au C.T.C.F., aux termes de l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, de reconsidérer sa décision concernant l'exclusion des frais de propriété des avoirs fournis aux compagnies ferroviaires par le gouvernement fédéral en application du Programme de remise en état des embranchements ferroviaires des Prairies. Le 7 mai 1982, le C.T.C.F. a rendu une décision excluant ces frais de propriété.

Analyses des systèmes comptables

C.U.C. Ont suivi des révisions aux méthodes et programmes de vérification.

La division s'est acquittée de ses responsabilités à l'égard de la vérification et de l'examen des frais imputés en 1980 par le CN et par CP Rail à VIA Rail. Elle a aussi fait des études approfondies dans certains secteurs comptables sur lesquels VIA Rail avait soulevé de nombreuses questions.

Les frais généraux administratifs des sociétés s'appliquent à l'ensemble des activités ferroviaires. La division a terminé la répartition équitable, pour 1981, de ces frais généraux imputables à des activités spécifiques de façon à déterminer adéquatement leur juste part dans le calcul des subventions versées au CN et à CP Rail.

Elle a tenté de formuler, en consultation avec les compagnies ferroviaires, une méthode appropriée de détermination des coûts liés aux mouvements pour lesquels aucun revenu n'a été attribué. L'étude se poursuit et le C.T.C.F. rendra une décision formelle à ce sujet en 1983.

La Commission a poursuivi son travail d'enquête générale sur les coûts en capital. Un comité technique, formé de représentants des compagnies ferroviaires, des provinces et des consortiums de blé, s'est réuni plusieurs fois au cours de l'année. Les parties intéressées à ce processus se préparent à demander, à l'égard des questions non résolues, une audience qui pourrait avoir lieu dans la seconde moitié de 1983.

Beaucoup de temps et d'efforts ont été consacrés à l'étude des nouveaux systèmes comptables et statistiques des chemins de fer qui ont été adaptés à la nouvelle

Le comité a également approuvé les révisions apportées à quatre règlements qui sont également à l'étude au Bureau du Conseil privé. Ce sont:

- Le Règlement des chemins de fer sur la prévention des incendies;
- Le Règlement sur les dispositifs de signalisation aux passages à niveau;
- Le Règlement sur l'examen de la vue et de l'ouïe des employés de chemin de fer; et
- Le Règlement sur l'hygiène dans le transport ferroviaire.

Direction de l'analyse économique des chemins de fer

La direction s'occupe de la comptabilité ferroviaire, du calcul des prix de revient et de l'analyse économique de services particuliers, y compris l'administration des subventions. (Voir les annexes J à O)

En 1982, le C.T.C.F. a approuvé les versements suivants:

\$267 979 467	Demandes anticipées en 1982 ¹
90 628 658	1981
111 346 507	1977-1980
\$469 954 632	(TOTAL)

¹ En ce qui a trait aux demandes anticipées en 1982, les paiements ont été effectués conformément au Crédit de transport 85a, Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits.

Principales vérifications

La qualité générale des programmes de vérification s'est encore améliorée en 1982. Le Vérificateur général, dans le suivi des recommandations faites en 1979, remarquant que des progrès substantiels avaient été réalisés. L'élaboration d'un plan devant réduire le doublement des vérifications en travaillant de concert avec les vérificateurs internes et externes des compagnies ferroviaires est commencée, et le plan sera entièrement fonctionnel en 1983.

Principales vérifications

Beaucoup de temps et d'efforts ont été consacrés à l'étude des nouveaux systèmes comptables et statistiques des chemins de fer qui ont été adaptés à la nouvelle

examiner les changements techniqués, organismes nationaux et administratifs de l'industrie ferroviaire et faire en sorte que les règlements correspondent aux importants changements économiques et sociaux auxquels le Canada doit faire face. Ces changements techniques sont suscités notamment par :

• L'installation et la modification de dispositifs d'avertissement aux passages à niveau pour la protection, la sécurité et la commodité du public; et

• Les croisements étagés, en vertu du Programme d'aide au transport urbain.

Le financement fédéral, assuré depuis le début du siècle, a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau. Bien que 1982 ait été une année record pour le faible nombre de morts accidentelles survenues à des passages à niveau, il y a quand même eu 75 fatalités au cours de l'année.

Le C.T.C.F. s'efforce constamment de réduire le nombre des accidents mortels aux passages à niveau. Son personnel se rend sur les lieux lorsqu'il y a un accident mortel à un passage à niveau, et il visite presque tous les autres sites d'accidents moins graves. Chaque fois qu'il y a des blessés, un ordre de ralentir la vitesse à 25 milles à l'heure est systématiquement appliqué. Lorsque les passages à niveau publics ne sont pas munis de dispositifs automatiques de protection mais où la circulation est assez dense, le personnel du C.T.C.F. demande aux autorités locales de la voirie et aux chemins de fer d'appliquer des mesures correctives.

Le C.T.C.F. participe très activement à la campagne "Gareautrain" qui a pour but de sensibiliser davantage le public aux dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé conjointement par l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada, et l'administration centrale et les six bureaux régionaux du C.T.C.F. y participent à titre consultatif. Des programmes semblables ont été institués dans huit provinces.

Pour tenir compte des demandes qu'il a reçues et de ses propres travaux, le comité a prévu des engagements et des subventions de l'ordre de 10 millions de dollars dans le budget de 1982 à l'égard des projets approuvés. Le financement des croisements étagés est décrit ci-dessous dans l'exposé sur le Programme d'aide au transport urbain. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 496 projets ont été terminés.

Programme d'aide au transport urbain

Administré par Transports Canada, ce programme vise à verser aux provinces des fonds affectés au déplacement des voies et aux croisements étagés. Le C.T.C.F. s'occupe toujours des enquêtes afin de s'assurer que les travaux envisagés répondent aux normes techniques appropriées et sont financièrement réalistes. En 1982, 17 ordonnances visant des croisements étagés que le comité avait recommandés ont été approuvées par le Ministère.

Déplacement des voies

Une ordonnance rendue à la fin de 1981 avait autorisé le déplacement des voies du centre de la ville d'Amos (Qué.). Cette ordonnance faisait suite à la première audience publique tenue par le C.T.C.F. sur une demande de subventions pour le déplacement de voies ferrées dans un centre urbain. Des ententes ont débuté en 1982 sur le déplacement de voies ferrées à Regina (Sask.) et le comité prévoit recevoir une demande formelle de cette ville au début de 1983. Dans les deux cas, le financement a été approuvé par Transports Canada.

Systèmes de signalisation de contrôle du trafic ferroviaire

Au cours de l'année, 32 demandes de systèmes de signalisation de contrôle ferroviaire ont fait l'objet d'enquêtes et ont été approuvées. En outre, 33 projets divers de signalisation ont été étudiés, terminés et approuvés.

Ponts

Quarante-cinq demandes de ponts ferroviaires nouveaux ou reconstruits ont été étudiées, terminées et approuvées.

Normes et règlements

Cette division est chargée d'élaborer et de réviser les règlements et les normes qui traitent de certains aspects de l'exploitation ferroviaire comme le transport, les techniques et le matériel roulant. Cette activité a pour objet de procurer sécurité et confort au public et aux employés des chemins de fer. La division doit

à approuver des emplacements de maintenance d'explosifs. En 1982, la Division des marchandises dangereuses du C.T.C.F. a répondu à 1 450 demandes écrites et à 930 demandes verbales de renseignements ou d'aide. Elle a analysé 221 rapports d'accident soumis par les compagnies ferroviaires, comme l'exige l'article 74.508 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Les rapports d'accident du Bureau des explosifs et des bureaux régionaux du C.T.C.F. ont aussi été examinés. Au nombre de ces rapports, 193 ont fait l'objet d'analyse complète par les agents appropriés pour faire en sorte que les dispositions du règlement soient totalement respectées. Des agents de la division ont été nommés, aux termes de l'article 226, pour faire enquête sur un accident et ont participé au travail de trois autres enquêtes au cours de l'année, comme le mentionne le présent rapport. Le C.T.C.F. a aussi mis en place un certain procédé qui accroîtra la base des données en vue de la cueillette, du contrôle et de la recherche d'informations sur les accidents et les incidents relatifs au transport des marchandises dangereuses, qui permettront aux agents du C.T.C.F. de surveiller plus étroitement et avec plus d'exactitude de la conformité aux règlements de la Commission et d'analyser l'effet des améliorations à la sécurité sur tout le réseau ferroviaire. Dans le domaine des permis spéciaux délivrés en vertu du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de

Le C.T.C.F. a aussi rendu, à l'endroit des transporteurs ferroviaires, de nombreuses ordonnances dont plusieurs restreignent l'acceptation de certains contenus de marchandises dangereuses et allongent la liste des marchandises dangereuses spéciales qui nécessitent la réduction de la vitesse du train et une extrême prudence dans la manipulation de ces produits lorsqu'ils sont déplacés dans des régions populaires. Quatre ordonnances ont été rendues pour approuver des bureaux d'inspection indépendants, conformément à l'article 71.15 du "Livre rouge" de la Commission. Sept manufacturiers ont reçu de la C.C.T. l'approbation requise à l'égard de cylindres fabriqués selon les normes établies. En outre, 85 ordonnances ont approuvé des installations nouvelles ou modifiées de stockage en vrac, et 90 ordonnances ont mis fin à des installations existantes. Conformité

Passages à niveau

fer de la Commission, 161 nouveaux permis spéciaux ont été délivrés, 39 refusés, 139 révisés et 12 révoqués. Ces permis portaient sur le transfert de produits, les mouvements qui ne se font qu'une fois, les nouvelles techniques de blocage et de renforcement, et l'emballage de marchandises dangereuses. Environ 15 permis spéciaux ont approuvé des réservoirs portatifs dont il n'est pas fait mention dans les normes établies par la C.C.T., et trois ont été délivrés à l'endroit de cylindres de même nature. Dans presque tous les cas, à l'exception du transfert de produits, la division a examiné des dessins et fait des tests pour s'assurer que toutes les normes de sécurité sont effectivement respectées. Environ 430 installations de stockage en vrac pour les marchandises dangereuses ont été inspectées. Quant aux installations pour les réévaluations hydrostatiques, 66 ont été inspectées et 54, approuvées. Trois centres de maintenance d'explosifs ont été autorisés et une ordonnance a interdit l'établissement d'un autre.

La Division des croisements et de la construction autorise :

- la construction, la reconstruction et l'amélioration des passages à niveau;

Les activités dans ce secteur consistent à enquêter sur les accidents de transport de marchandises dangereuses; à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences gouvernant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le blocage, le renforcement des wagons, les expéditions en wagon incomplet, et autres exigences; à délivrer des permis spéciaux; à inspecter des installations de stockage en vrac; à faire part de certaines instructions aux expéditeurs; et

Direction des normes et du perfectionnement

Cette direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique, à savoir:

- les marchandises dangereuses;
- les passages à niveau;
- les normes et règlements.

Marchandises dangereuses

Conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports, le C.T.C.F. est chargé de la réglementation du transport ferroviaire de marchandises dangereuses et,

en vertu de la Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs, il est chargé de l'inspection des conteneurs. La situation dans ce secteur s'est améliorée sensiblement, mais le volume de marchandises dangereuses transportées par chemin de fer, qui s'établit à quelque 17 millions de tonnes, a augmenté substantiellement au cours des dernières années. Le problème de surveillance et de contrôle est donc de taille. Les programmes touchant les marchandises dangereuses ont trait à la réglementation et au respect des règlements.

Règlements

On a élaboré des règlements, nouveaux et révisés, régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Des modifications et des révisions ont été apportées au règlement sur les installations de stockage en vrac; de

rélevé de la Commission assurent un niveau de service adéquat et convenable aux usagers des chemins de fer. À cet égard, les agents régionaux du C.T.C.F. ont continué de surveiller attentivement et d'évaluer, tout au cours de l'année, la qualité et le niveau des services offerts en divers points des réseaux exploités en vertu d'un programme de centralisation des dépôts de messageries.

Au début de 1982, le C.T.C.F. était déjà saisi de six demandes de centralisation de dépôts du CN. Au cours de l'année, le CN a déposé de nouvelles demandes à l'égard de 12 servocentres, dont trois portaient spécifiquement sur l'exploitation des servocentres à Terre-Neuve. Le personnel régional du C.T.C.F. a étudié à fond les demandes qui avaient trait aux territoires des qui avaient trait aux territoires des servocentres de Corner Brook, Grand Falls et Saint-Jean, et il a décidé que des audiences publiques auraient lieu à Terre-Neuve en 1983 avant que le comité ne rende une décision sur ces questions.

Le C.T.C.F. a fait droit à quatre demandes du CN en vue de l'établissement de servocentres au cours de l'année, dont l'une a été assujettie au processus formel de l'audience publique. CP Rail n'a soumis aucune demande de ce genre en 1982, le programme d'établissement de centres de services à la clientèle de cette compagnie ayant pris fin depuis bon nombre d'années.

nombreux conseils ont été prodigués aux expéditeurs et aux transporteurs; et une liaison a été établie avec des ministères, des municipalités et des industries concernées. En 1982, le C.T.C.F. a apporté quatre modifications au Règlement sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. En outre, la onzième modification de la Commission, apportée en 1981, est entrée en vigueur donnant ainsi effet à la description et à la classification des marchandises dangereuses établies par les Nations Unies, modifiant les exigences relatives aux documents d'expédition et énumérant les nouvelles étiquettes pour les emballages et les wagons.

La dernière modification, apportée en novembre 1982, portait sur l'introduction d'une nouvelle fiche de sécurité qui devra accompagner toutes les expéditions de marchandises dangereuses transportées par rail au Canada après le 1^{er} août 1983. Ce document contient des renseignements sur les caractéristiques générales, les risques possibles, et les mesures immédiates à prendre lors d'accidents impliquant certains produits chimiques. Cette même modification a également été reportée au 1^{er} janvier 1984, la date obligatoire de conformité aux règlements concernant les liquides inflammables de la division 3.3 (groupe ayant un point élevé d'inflammabilité).

services voyageurs. Le comité a porté une attention toute particulière à la qualité des services lors des congés de la Fête du Travail et du jour de l'Action de grâce. Ces week-ends entraînent naturellement un volume anormalement élevé de circulation et exigent des suppléments de matériel, de services et d'installations. Cette année encore, il s'est produit des retards dans les horaires des trains et des voyageurs ont dû faire le trajet débout. Ces problèmes font encore l'objet d'entretiens entre les compagnies ferroviaires et le comité. Pour répondre aux exigences du paragraphe 260(8) de la Loi sur les chemins de fer, qui prévoit un réexamen des services voyageurs à des intervalles de cinq ans, la direction s'est acquittée de ses devoirs à l'égard de 16 services dont le comité a ordonné la continuation. (Voir l'annexe H)

Au cours de l'année, la direction a entrepris l'étude détaillée des services de trains de voyageurs Gaspé-Matapédia et Halifax-Truro Sydney pour déterminer s'il n'y avait pas lieu de raccourcir le temps des deux trajets. Des auditions ont eu lieu à New Carlisle et à Truro et une décision sera rendue en 1983.

Abandon d'embranchements

Le programme a pour objet d'assurer que l'abandon d'embranchements et la suppression de voies secondaires s'effectuent dans l'intérêt public et que la rationalisation des embranchements améliore le réseau ferroviaire. Le présent rapport a déjà traité du Programme d'abandon d'embranchements des Prairies, administré par la Division de l'Ouest de la Commission. Au cours de l'année, le C.T.C.F. a reçu 44 demandes d'abandon d'embranchements hors-Prairies, déposées aux termes de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, dont six étaient nouvelles. Des ordonnances ou des décisions ont été rendues à l'égard de neuf demandes. Trois avaient trait à des embranchements dont le comité a ordonné l'exploitation, en tout ou en partie, moyennant l'octroi de subventions. Des audiences publiques ont eu lieu à l'égard de 19 demandes, dans le cadre du programme que le C.T.C.F. a mis en place en 1981 pour accélérer l'ins-truction des demandes en abandon d'embranchements hors-Prairies dont il est saisi.

Comme plusieurs demandes devant faire l'objet d'audiences publiques n'avaient pas encore été réglées au 31 décembre 1982, le comité reste saisi de 38 demandes en abandon d'embranchements hors-Prairies (27 du CN et 11 de CP Rail). Cependant, ce total de 38 demandes comprend les 12 qui ont fait l'objet d'audiences publiques tenues en 1982 ou auparavant, et qui traitent d'embranchements dont la continuation de l'exploitation a été ordonnée. Ces demandes sont assujetties soit à l'examen statutaire quinquennal prévu au paragraphe 254(5) de la Loi sur les chemins de fer, soit à un examen à une date prédéterminée, tel qu'ordonné par le C.T.C.F. Trois demandes de ce genre ont fait l'objet d'un examen en 1982, et les neuf autres doivent être examinées à diverses dates au cours des cinq prochaines années.

Centralisation des dépôts de messageries

Le présent rapport énumère les ordonnances et les décisions rendues en 1982 à l'égard d'embranchements hors-Prairies et les demandes d'abandon d'embranchements hors-Prairies. (Voir les annexes D à G)

Bien que les activités du comité semblent porter davantage sur l'abandon d'embranchements que sur le prolongement de voies ferrées, il n'en demeure pas moins que les projets de construction de voies ferrées doivent au préalable être approuvés par la C.C.T. Au cours de l'audience publique du 17 décembre 1981, tenue à Revelstoke (C.-B.), la Commission agréait une requête déposée par CP Limitée en vue de la construction d'une déviation de 20 milles et de deux tunnels, d'une longueur d'un mille et de neuf milles respectivement, près de Rogers Pass (C.-B.). Il s'agit du plus important projet de construction d'une déviation depuis nombre d'années, son coût atteignant les 500 millions de dollars. Le personnel de la C.C.T. surveille de près tous les aspects de la construction de cette déviation pour en assurer la conformité aux règlements pertinents.

Centralisation des dépôts de messageries

Le premier objectif du programme de centralisation des dépôts de messageries consiste à veiller à ce que les compagnies ferroviaires qui

l'année, tout comme celui des paramètres généraux des méthodes d'inspection et d'échantillonnage. Le programme sera vraisemblablement tout à fait au point vers le milieu de 1983.

Pour la deuxième année consécutive, en 1982, la direction a coordonné un programme d'inspections techniques mis sur pied par les bureaux régionaux du C.T.C.F., dans les Prairies et en Alberta, dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, en vue d'améliorer les voies ferrées dans cette région.

Pour ce qui est des emprises et des requêtes visant des espaces libres intérieurs à la normale ou des exemptions de clôture, on a procédé à la rédaction d'un document sur les méthodes à suivre pour que ces questions soient traitées plus rapidement et plus uniformément; il sera terminé au début de 1983.

Contrôle qualitatif de l'exploitation

Le comité exerce un contrôle sur les méthodes d'exploitation des trains, par l'entremise d'experts du C.T.C.F., qui voyagent dans les locomotives, les wagons de queue, les trains de voyageurs et les locomotives de manœuvre de triage. En 1982, dans les 564 trains examinés, les experts ont décelé 411 violations aux règlements et autres irrégularités d'exploitation. En outre, 277 violations ont été décelées dans les 75 cours de triage visités.

Le C.T.C.F. a établi un programme de contrôle qui servira à veiller au respect, par les compagnies ferroviaires, des exigences de contrôle à

En 1982, la plus importante initiative du C.T.C.F., dans le domaine du contrôle des méthodes d'exploitation a consisté en inspections, avant l'entrée, des trains chargés de marchandises dangereuses spéciales qui traversent les grandes régions métropolitaines du Canada. C'est par suite de l'audience de justification qu'a tenue le C.T.C.F. en 1981 sur certaines recommandations formulées par M. le juge Grange à l'issue de son enquête sur le déraillement à Mississauga, que ces inspections ont été entreprises. Depuis le 1^{er} mars 1982, les trains qui transportent certaines marchandises dangereuses doivent être inspectés avant d'entrer dans une région métropolitaine de plus de 100 000 habitants. L'inspection se fait au moyen d'un détecteur de boîtes chaudes et de pièces trainantes, ou par le personnel des chemins de fer qui effectue une inspection au ralenti. Dans chaque zone métropolitaine, une autre inspection a lieu si le train parcourt plus de 20 milles. En outre, la vitesse des trains chargés de marchandises dangereuses ne doit pas excéder 35 milles à l'heure dans les grands centres urbains ni dans les centres dont la population varie entre 50 000 et 100 000 habitants, sauf lorsque les contrôles sont faits volontairement à l'entrée de ces régions. Au cours des prochaines années, les mêmes exigences s'appliqueront à d'autres villes moins peuplées.

Le C.T.C.F. a établi un programme de contrôle qui servira à veiller au respect, par les compagnies ferroviaires, des exigences de contrôle à

Contrôle qualitatif des services

L'entrée des villes. À ce sujet, on a inspecté, en 1982, 555 trains et seulement dans 2,2 pour cent de ces cas, des infractions générales. Ces infractions ont été signalées aux compagnies ferroviaires qui doivent prendre les mesures nécessaires pour éviter qu'elles ne se reproduisent.

Contrôle qualitatif des services voyageurs

Le contrôle qualitatif des services voyageurs incombe à la fois aux spécialistes et aux commissaires employés du C.T.C.F., dans l'exercice normal de leurs fonctions. Par exemple, un employé qui doit se rendre à Toronto pour des raisons autres que le contrôle qualitatif du service voyageurs, peut choisir de s'y rendre ou d'en revenir par train, afin d'exercer un contrôle de la qualité du service.

En 1982, le personnel du C.T.C.F. a évalué 736 trains de voyageurs et 472 gares pour juger de la qualité des services assurés sur les trains et dans les gares. En tout, 500 irrégularités ont été décelées, puis signalées aux compagnies et, de ce nombre, 384 avaient trait aux trains et 116, à d'autres secteurs des

mesure dans laquelle les wagons sont examinés dans le cadre du programme de contrôle qualitatif. Au cours de 1982, 19 152 wagons ont été inspectés dont 4 699 étaient défectueux. L'inspection de 3 865 pièces de locomotives a révélé que peu d'entre elles étaient en parfait état, mais que les déficiences n'étaient pas généralement graves. Au nombre des 841 pièces stationnaires et mobiles inspectées en 1982, 149 étaient défectueuses.

Contrôle qualitatif de l'infrastructure ferroviaire

Ce programme prévoit l'inspection de la voie, de l'assise et d'autres éléments de l'infrastructure; l'étude des dossiers des compagnies ferroviaires sur le renouvellement des voies ferrées et des traverses, le ballastage, le revêtement et l'entretien des voies; et enfin la vérification des mesures correctives. Jusqu'à maintenant, des pénuries de personnel ont nui à l'établissement d'un programme permanent dans ce secteur. Les inspections et les enquêtes de la direction ont donc dû être menées en réponse à des plaintes reçues, ou à des requêtes visant des espaces libres inférieurs à la normale, des travaux pour l'écoulement des eaux et des exemptions de clôture. Cependant, le problème de pénurie de personnel est sur le point de se régler.

Dans le domaine de l'infrastructure des rails, l'établissement de la partie administrative du programme d'inspection des voies a progressé sensiblement au cours de

Règle générale, les accidents ferroviaires sont attribuables, à proportion égale, à du matériel défectueux, à des avaries à la voie ferrée et à d'autres causes, par exemple l'exploitation.

Le C.T.C.F. est chargé d'exercer un contrôle sur la qualité globale du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires. Par exemple, l'inspection des wagons marchands comprend le signalment des irrégularités aux compagnies ferroviaires et la vérification des mesures correctives. Toutefois, il n'incombe pas au C.T.C.F. de surveiller tout le matériel et les voies ferroviaires, mais de veiller à ce que les compagnies ferroviaires établissent un programme efficace d'inspection et de réparation, que le matériel et les voies soient maintenus en bon état et que l'exploitation des services se fasse conformément aux règlements. Aussi, le C.T.C.F. se contente-t-il de surveiller le processus de contrôle qualitatif des compagnies ferroviaires, faute de ressources nécessaires pour remplir ce qui n'est ni plus ni moins qu'une fonction des compagnies ferroviaires.

Contrôle qualitatif du matériel ferroviaire

La direction a poursuivi l'exécution de ses programmes d'évaluation, de contrôle et de réglementation de la qualité du matériel ferroviaire roulant et stationnaire. Tous les programmes de contrôle qualitatif doivent être modifiés de temps à autre. C'est pourquoi un système de contrôle de la qualité d'un wagon de conception modifiée, planté en 1982, est couramment à l'essai dans la Région atlantique. Ce système aurait pour effet d'augmenter la

série d'accidents survenus à des passages à niveau privés, en avril 1981, impliquant des trains de voyageurs de VIA Rail sur la voie du CN à Sainte-Madeleine et Sainte-Rosalie (Qué.).

«déraillement, en juin 1981, entraînant une explosion d'essence et de mazout dans la subdivision Newmarket du CN près de Sundridge (Ont.);

«collision frontale entre deux trains de marchandises, survenue en septembre 1981 dans la subdivision Lac Saint-Jean du CN au Québec;

«collision frontale, en décembre 1981, entre un train de voyageurs de VIA Rail et un train de marchandises, dans la subdivision et de CP Rail, à divers endroits en Alberta.

Contrôle qualitatif du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires

La section précédente traitait des enquêtes sur des accidents déjà survenus. Les autres activités du C.T.C.F. en matière de sécurité ferroviaire sont axées sur la prévention des accidents.

Direction de la sécurité et des services

Cette direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique, à savoir:

- les enquêtes sur les accidents;
- le contrôle qualitatif du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires;
- le contrôle qualitatif des services.

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler, sans délai à la Commission canadienne des transports, tous les accidents, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Les rapports déposés comprennent des données sur les pertes de vie, les blessures subies et les pertes financières causées par les déraillements, collisions, accidents à des passages à niveau, versements de produits dangereux, et d'autres incidents reliés aux manœuvres ferroviaires. La gravité de l'accident détermine l'un des quatre types d'enquête à mener. (Voir l'annexe I)

Le premier type d'enquête porte sur les accidents très graves qui peuvent faire l'objet d'une enquête publique par des commissaires du C.T.C.F. Bien qu'aucune nouvelle enquête n'ait été instituée par les commissaires en 1982, la plupart des activités du C.T.C.F. ont été axées sur les recommandations

Enquêtes effectuées en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer

Ce type d'enquête est fait par des membres du C.T.C.F., en vertu des pouvoirs que leur confère l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer. Sept d'entre elles ont été autorisées en 1982; en voici la liste:

• 10 janv. — Déraillement d'un train de marchandises, attribuable à l'état des rails et provoquant une fuite de propane, dans la subdivision Rivières du CN à Exira (Man.);

• 31 janv. — Déraillement d'un train de VIA Rail, attribuable à une roue défectueuse, survenu dans la subdivision Nipigon de CP Rail à Sprucewood (Ont.);

• 28 fév. — Déraillement d'un train de marchandises, dont un wagon-citerne de fluor d'hydrogène, attribuable à une roue défectueuse.

contenues dans le rapport d'enquête publié en 1980 sur le déraillement survenu à MacGregor (Man.) et sur celles de l'audience de justification qui a fait suite aux recommandations du rapport de M. le juge Samuel Grange après le grave déraillement à Mississauga (Ont.), en 1979. En second lieu, une enquête officielle est effectuée par un membre du C.T.C.F. dûment autorisée en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer; elles sont décrites ci-après. Le troisième type d'enquête se fait par les enquêteurs des six bureaux régionaux du C.T.C.F. Enfin, d'autres enquêtes portent sur des accidents moins graves et se limitent à la vérification des enquêtes effectuées par chaque compagnie ferroviaire et à l'examen de leurs dossiers. Au besoin, des enquêtes plus approfondies sont effectuées par les bureaux régionaux du C.T.C.F.

Des rapports ont été publiés sur les enquêtes qui étaient terminées; les autres le seront une fois que les dernières enquêtes auront pris fin.

Voici la liste des rapports publiés en 1982 concernant des accidents survenus l'année précédente:

- déraillements survenus en février/avril 1981 alors que des wagons avaient déboulé une pente, dans la subdivision Clearwater du CN en Colombie-Britannique;

dans la subdivision MacTier de C. Rail dans le canton de Medonte (Ont.);

• 3 mars — Déraillement d'un train de marchandises, attribuable à l'état des rails dans la subdivision Clearwater du CN à Wolfenden (C.-B.);

• 26 juin — Déraillement d'une partie à la dérive d'un train de marchandises dans la subdivision Crownsnest de CP Rail à Lundbreck (Alb.);

• 10 août — Collision entre un train de marchandises du CN et un train de voyageurs de VIA Rail dans la subdivision Dundas du CN à Ingersoll (Ont.);

• 13 déc. — Collision entre des locomotives et un groupe de wagons dans la cour de triage de CP Rail à Winnipeg (Man.).

audiences publiques sur les principales questions de transport. En tout, le comité a consacré, en 1982, 74 jours à la tenue de 43 audiences et il a rendu 27 décisions et 1 686 ordonnances. Ces chiffres tiennent compte des audiences tenues par la Division de l'Ouest.

Le personnel de l'administration centrale du comité est réparti entre trois directions. Les directions de la Sécurité et des Services ainsi que

ment s'occupent de la réglementation technique, tandis que la Direction de l'analyse économique des chemins de fer est chargée de la

comptabilité, du calcul du prix de revient et des subventions, auxquelles elle a consacré près d'un

quart de ses ressources en 1982. Le comité possède des bureaux régionaux à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux régionaux jouent un rôle décisif dans l'exécution des programmes d'inspection, aux fins

de réglementation technique, de la sécurité, et de contrôle qualitatif des services. En effet, ils regroupent près des deux tiers des ressources humaines affectées à la

réglementation technique. Les programmes des directions de ces bureaux sont décrits ci-après, dans la rubrique des programmes des directions de

l'administration centrale.

Pour ce faire, le comité doit s'occuper notamment du contrôle qualitatif des services voyageurs, des requêtes en abandon d'embranchements, de l'approbation des projets de construction de nouvelles voies, de l'étude des requêtes en vue de centraliser des gares, et des plaines faites par les expéditeurs de fret, les passagers et les syndicats ferroviaires. Le personnel du C.T.C.F. a consacré environ un huitième de son temps à la réglementation de la qualité des services en 1982.

Dans le domaine de la réglementation économique, le C.T.C.F. est chargé de vérifier les comptes des compagnies ferroviaires canadiennes qui relèvent du gouvernement fédéral; d'analyser et d'élaborer des méthodes de calcul du prix de revient des compagnies ferroviaires; de calculer le montant des subventions accordées en vertu de la Loi sur les chemins de fer, de l'ordre de 470 millions de dollars en 1982, et de vérifier les montants exigés de VIA Rail par les compagnies ferroviaires, lesquels s'établissent actuellement à plus de 450 millions de dollars par an. Le C.T.C.F. a consacré près d'un tiers de ses ressources à cette activité en 1982. Le comité est également responsable de la réglementation des tarifs ferroviaires, bien que cette activité soit administrée par la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission. Le présent rapport traite plus loin de cette

fonction.

Comme les autres comités de la Commission, le C.T.C.F. se compose d'un président et de commissaires. Il se réunit chaque semaine pour étudier les questions courantes de réglementation, et tient des

Le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) réglemente le transport ferroviaire de compétence fédérale. La Loi nationale sur les chemins de fer ainsi que la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de lignes, confèrent au comité son pouvoir de réglementation.

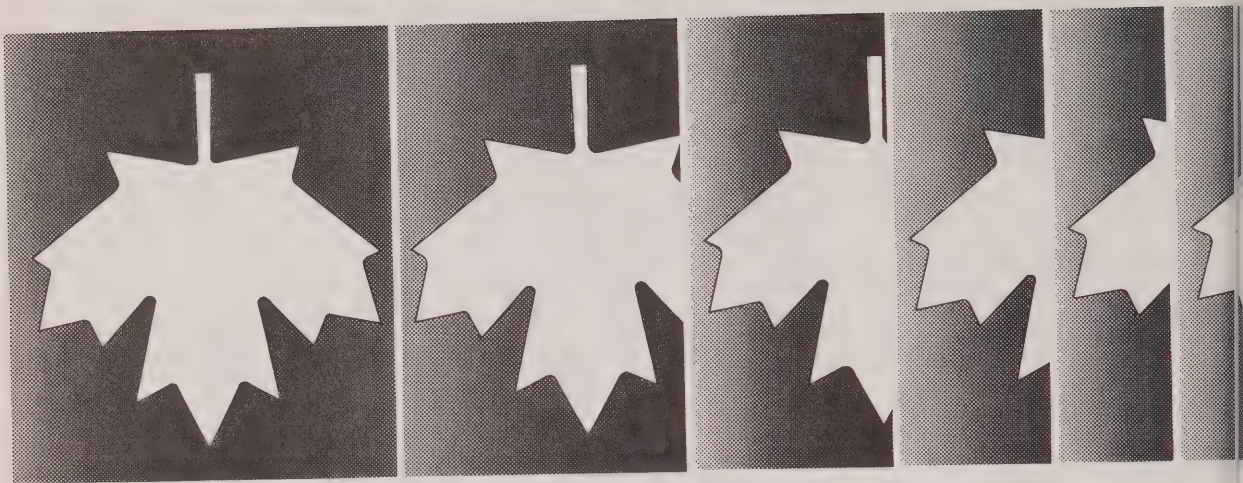
Le champ d'activité du C.T.C.F. englobe à la fois les aspects techniques et économiques du transport ferroviaire. (Voir l'annexe C)

activités de réglementation

La sécurité ferroviaire est la principale activité de réglementation dans le domaine technique. Cette activité comprend des enquêtes sur les accidents; le contrôle qualitatif de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaire; la réglementation du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la conformité aux règlements à cet égard; les passages à niveau; et l'élaboration de normes. La réglementation de la sécurité du transport ferroviaire a été mise en place en 1982, un peu plus de la moitié des ressources humaines du C.T.C.F.

La seconde plus importante activité du C.T.C.F. dans le domaine technique consiste à veiller à la qualité des services offerts aux usagers.

J.A.D. Magee, Président
J.-L. Bourret
Gerald Drainville
J.M. McDonough
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan
J.F. Walter
B.R. Wolfe



pour les "agriculteurs volants", pour l'utilisation d'aéronefs privés et l'exploitation de services de parachutisme et de planeurs. De plus, 20 requêtes de permis d'entrainement au vol à des endroits autres que les bases autorisées, ont été reçues et traitées.

En avril, mai et juin, la Commission a tenu des audiences publiques à Thompson (Man.), à Rankin Inlet (T.N.-O.) et à Churchill (Man.), pour entendre les requêtes présentées par un certain nombre de transporteurs. La décision n° 6885 du 1^{er} septembre 1982 accordant à divers transporteurs dans le nord du Manitoba de nouveaux permis ou en modifie certains.

Autres activités

La division a continué de recevoir de nombreuses demandes de renseignements sur les procédures et la politique du comité, le dépôt des tarifs, l'état des requêtes à l'étude, de même que des plaintes de la part de consommateurs et d'entreprises. Elles ont été réglées directement, lorsque c'était possible, ou encore elles ont été transmises au Comité des transports aériens.

Le gouvernement fédéral, après avoir entériné l'essentiel du rapport "Gilson" sur le transport des grains dans l'Ouest, a mis sur pied, en août 1982, quatre groupes de travail auxquels il a confié le mandat d'étudier en détail certains aspects du rapport et de lui recommander les meilleurs moyens de mettre en oeuvre les propositions qu'il renferme. La Division de l'Ouest faisait partie de l'organisme de coordination centrale, lequel a présenté son rapport au *Western Grain Transportation Steering Committee* en novembre 1982.

centres.

Le 1^{er} avril 1982, les opérations comptables relatives à la Division de l'Ouest ont été transférées de l'administration centrale aux bureaux de la division à Saskatoon. Cette décentralisation a permis d'exercer un contrôle budgétaire plus efficace, et de réduire le temps requis pour le traitement des transactions financières.

En 1982, les systèmes de traitement de textes de l'administration centrale et de Saskatoon ont été reliés ce qui permet dorénavant la transmission instantanée de données et d'autres documents entre les deux centres.

Colombie-Britannique. À la fin de l'année, il restait à rendre huit décisions sur des requêtes qui concernaient 44 gares.

Exploitation et tarifs

La Division de l'Ouest a été priée d'organiser des négociations informelles entre Crown Zellerbach Ltd. et le CN, et d'y participer elle-même, pour traiter du tarif du transport des copeaux de bois à

patte, de l'intérieur de la Colombie-Britannique vers Port Mann (C.-B.). Malheureusement, les discussions n'ont pas abouti et, par la suite, Crown Zellerbach Ltd. a présentée une requête officielle en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports.

En 1982, le personnel de la Division de l'Ouest a assisté aux audiences publiques suivantes, et y a fourni de l'aide technique:

- requête de CP Rail en vertu de l'article 106 de la Loi sur les chemins de fer en vue de construire un embranchement menant à Fort Saskatchewan (Alb.); l'audience a eu lieu à Edmonton (Alb.) du 11 au 14 mai 1982.

- requête de Prairie Mail (Canada) Ltd., en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, concernant l'exportation des produits céréaliers; l'audience a eu lieu à Saskatoon (Sask.), le 8 septembre 1982.

À la demande du président du Comité des transports par chemin de fer, le personnel de la Division de l'Ouest a assisté à une réunion entre la Sulphur Association et les chemins de fer, à Vancouver, où il a été question des itinéraires et du nombre de voitures applicables aux trains partant de l'Ouest du Canada à destination de l'est des États-Unis.

La Division de l'Ouest a également contribué à régler un différend entre All State Containers Ltd. et les chemins de fer au sujet des échanges de transport à Vancouver (C.-B.). Le problème a été réglé de façon satisfaisante.

À la fin de l'année, le personnel de la division a mené une enquête portant sur une requête présentée en vertu des articles 262 et 265 de la Loi sur les chemins de fer et de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports par Prince Rupert (C.-B.).

La division a consacré beaucoup de temps et d'efforts à l'examen et à l'évaluation des taux compensatoires minimums pour le transport des produits du colza. Ces taux sont établis par la Commission et prévoient une marge compensatoire minimum en sus des frais des chemins de fer. L'ordonnance n° R-34671 du 26 novembre 1982, qui établissait les augmentations des frais de 1982, prévoyait que cette méthode d'établissement des taux

Transport aérien

Serait révisée avant l'établissement des taux de 1983. Le comité chargé de cette étude est présidé par le Commissaire principal de la Division de l'Ouest.

En 1982, la Division de l'Ouest a reçu, pour examen, 189 demandes en modification ou obtention de permis d'exploitation et des avis de proposition. À la fin de l'année, 96 de ces requêtes ou propositions étaient encore à l'étude. Au total, 41 ordonnances et 100 décisions ont été rendues par la Division de l'Ouest, en plus de 94 avis publics portant sur des requêtes. La division a agréé 114 requêtes en exemption de conditions de permis

En 1982, la Division de l'Ouest a autorisé des endroits autres que les bases aériennes de ces mêmes catégories. La division reçoit et examine aussi les requêtes en exemption de conditions de permis déposées en vertu de certains articles du Règlement sur les transporteurs aériens, de même que les demandes de permis d'embarquement au vol à des endroits autres que les bases autorisées.

En 1982, la Division de l'Ouest a autorisé des endroits autres que les bases aériennes de ces mêmes catégories. La division reçoit et examine aussi les requêtes en exemption de conditions de permis

Enquête sur les accidents

En août 1982, la Commission canadienne des transports a accepté le rapport et les recommandations de la Section des opérations des chemins de fer de la Division de l'Ouest et de la Direction des normes et du perfectionnement du siège social à Ottawa, au sujet du déraillement d'un train de marchandises du CN dans la subdivision Manitoba, le 10 janvier 1982. Cette enquête, réalisée en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer, a permis de conclure que l'accident avait été causé par une avarie aux voies ferrées.

L'enquête a également porté sur les événements qui ont précédé et qui ont suivi le déraillement. Bien qu'on ait déterminé que la sécurité du public avait été préservée, un certain nombre de recommandations ont été faites sur les points suivants:

- le transport de marchandises dangereuses en wagons incomplets;
- les spécifications relatives au matériel pour la construction de wagons-citernes;
- les informations à fournir aux équipes des wagons de tête par rapport aux marchandises dangereuses que le train transporte; et
- des questions relatives à l'entretien des voies ferrées.

Services voyageurs

En 1982, la division n'a tenu aucune audience publique sur des questions liées aux services voyageurs. Mais elle n'est pas restée inactive pour autant.

Des rapports d'évaluation détaillés de cinq services voyageurs dans l'Ouest ont été présentés à VIA Rail qui devait soumettre ses commentaires avant la fin de l'année. À la suite d'audiences publiques tenues en 1981 sur les services de trains de voyageurs dans le nord du Manitoba, VIA Rail a présenté un rapport évaluant la possibilité d'intégrer à son réseau ferroviaire un service d'autocars (rail-car) desservant les collectivités des régions éloignées. Le 21 mai 1982, VIA Rail, le CN, la province du Manitoba, la ville de Thompson, le Northern Transportation Committee et le Greater Winnipeg Water District Railway ont participé à une réunion tenue à Winnipeg et ayant pour but de discuter de différents moyens d'assurer un service de trains de voyageurs dans le nord du Manitoba et dans d'autres régions éloignées. Lors de la réunion, il a été décidé que la Commission canadienne des transports rédigerait un compte rendu des débats et proposerait un plan d'action. Le 4 octobre 1982, la Commission canadienne des transports a remis son rapport; elle y concluait que la meilleure façon de s'attaquer au problème serait de former un groupe de consultation chargé d'étudier plus avant le concept rail-car et d'autres moyens d'offrir un service de trains de voyageurs aux régions éloignées.

D'autres réunions sont prévues au début de 1983.

Fermeture d'agences

En 1982, la division a procédé à une enquête spéciale sur la qualité des services du CN dans les régions ouest et nord du Manitoba. Le CN a été autorisé, par l'ordonnance n° WDR-00641 du 14 janvier 1982, à fermer un certain nombre d'agences et de gares. Au cours de l'audience publique qui avait été tenue en 1981, de nombreux problèmes et difficultés liés à la qualité du service et à son accessibilité avaient été soulevés. L'enquête de la division a permis de déterminer que les problèmes en question ont été corrigés, et aucune autre lacune au niveau des services n'a été relevée.

Des requêtes ont été présentées par le CN en 1981 en vue de centraliser certaines agences au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta et en

En septembre 1982, le rapport définitif sur le service expérimental Prince Albert-Regina a été diffusé aux membres du groupe consultatif et à d'autres intéressés.

Nombre total de wagons chargés — Grain

178/79	333 912
179/80	400 362
180/81	390 910
181/82	434 419

Nombre total de tonnes transportées — Grain

178/79	21,79
179/80	24,69
180/81	24,83
181/82	29,20

Les changements dans le parc ferroviaire ont contribué à ces résultats. En 1982, 1 280 nouveaux wagons-trémiés ont été fournis par le gouvernement fédéral et mis en service. Un wagon-trémie couvert, en acier transporté près de 3 000 boisseaux de grains, comparative-ment à environ 2 000 boisseaux dans un wagon couvert classique, qui, en termes de tonnes transportées, se traduit par un meilleur rendement. Le tableau ci-dessous indique les changements survenus et prévus dans le parc ferroviaire:

Wagons couverts	Wagons-trémiés
1969	34 000
(100%)	—
1981	13 800
(50%)	13 800
1982	15 080
(42%)	17 000
1985	9 000
(35%)	17 000
Projeté	(65%)

Parc ferroviaire pour le transport du grain

Les prévisions relatives au trafic ferroviaire pour les années 80 démontrent l'importance sans cesse croissante du transport des grains. On prévoit en effet une augmentation globale de 58 pour cent du trafic, répartie comme suit: 92 pour cent dans les vrac et 32 pour cent dans les autres types de trafic. Du point de vue géographique, 70 pour cent de la hausse touchera l'Ouest canadien. Le tableau ci-dessous qui a été établi avant la crise économique de 1982, indique la tendance qui se manifestera, au cours des années 80, dans le transport des vrac à destination de l'Ouest:

Marchandises en vrac —

Tous les modes

(Millions de tonnes)

Étude sur le port de Vancouver

1980	43
1985	80
1990	104
Projeté	Projeté

L'étude sur le port de Vancouver, réalisée conjointement par la Commission canadienne des transports, Transports Canada et les quatre provinces de l'Ouest, a pour objet de déterminer des façons d'accroître le volume de trafic ferroviaire acheminé dans le port, par l'amélioration globale des activités. Jusqu'à présent, le calendrier des réalisations a été respecté. La première étape de l'étude a consisté à recueillir et à analyser des données sur le trafic, à décrire les principales installations ferroviaires et portuaires et à déterminer les problèmes d'exploitation et de capacité. Au début de 1982, des experts-conseils ont été chargés de réaliser ces travaux, et leur rapport devait être prêt en décembre 1982. Cet objectif a été atteint.

Selon les plans établis, ces premiers rapports d'étapes doivent être analysés par les intéressés au début de 1983. Il faudra ensuite prendre le temps d'élaborer et d'évaluer en profondeur des solutions de rechange qui permettront de présenter des recommandations précises. Le projet, financé et dirigé par la Commission canadienne des transports, Transports Canada et les provinces de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, de l'Ouest canadien, de la Saskatchewan et du Manitoba, devrait être mené à terme d'ici un an et demi.

Étude sur le port de Thunder Bay

Cette étude, réalisée selon le modèle de l'étude de Vancouver et conçue pour évaluer la capacité future de manutention du trafic ferroviaire du port de Thunder Bay, est une initiative conjointe fédérale-provinciale. La Commission canadienne des transports, Transports Canada et les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Ontario y participent tous. Au cours de l'année, des données de base ont été recueillies en vue de la réalisation d'un inventaire du port. En décembre, on a commencé une description de ses caractéristiques opérationnelles. Ces travaux devraient être terminés au cours du premier trimestre de 1983.

Le programme de remise en état des embranchements des Prairies, qui a été mis au point par le gouvernement canadien, a pour objet de remettre en état ou d'améliorer quelque 5 600 milles d'embranchements servant au transport des grains au sein du réseau ferroviaire permanent de l'Ouest canadien; il s'est poursuivi en 1982. Une fois les embranchements remis en état, des wagons de marchandises pesant jusqu'à 220 000 livres pourront y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles à l'heure. Au 31 mars 1982, les dépenses à cet égard se chiffraient à environ 317 millions de dollars.

En 1981, deux contrats ont été adjugés pour la vérification des dépenses et l'inspection technique des travaux réalisés dans le cadre de ce programme entre septembre 1977 et le 31 mars 1981. En outre, les inspections techniques de tous les travaux effectués en 1981 et en 1982 sont maintenant terminées; elles ont été effectuées par des experts-conseils travaillant étroitement avec le personnel des bureaux régionaux du Comité des transports par chemin de fer à Winnipeg et à Calgary. Un autre contrat de vérification des dépenses mars 1984 sera adjugé en 1983. D'après des estimations à long terme, le programme entier devrait prendre fin en 1992, et coûter au total 1,6 milliard de dollars. Cependant, pour l'instant, le programme n'a pas été encore officiellement prolongé au-delà de mars 1984.

Projets de déplacement des voies ferrées

En 1981, la Division de l'Ouest a reçu un projet de déplacement de voies ferrées de la ville de Lethbridge (Alb.). La requête a été agréée; le projet est maintenant terminé et la nouvelle gare de triage, qui est située à quelques milles à l'ouest de la ville, est maintenant en pleine activité.

La Division de l'Ouest a continué de participer à l'exécution de projets de déplacement de voies ferrées à Regina et à Yorkton, en Saskatchewan. La requête en

est en cours d'élaboration par la ville de Regina et devrait être présentée à la Commission au début de 1983. Le comité technique est présidé par un membre du personnel de la Division de l'Ouest et se compose d'autres représentants de la Commission, des chemins de fer, de la ville de Regina et de la province de la Saskatchewan.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

Le projet de Rogers Pass, qui avait été approuvé par la Commission en décembre 1981, s'est poursuivi selon le calendrier prévu par CP Rail. Il permettra de réduire la pente vers l'ouest et d'augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au Pacifique. Il s'agit d'un projet d'amélioration des voies à Rogers Pass (C.-B.), qui doit être exécuté sur une période de trois ans et demi à un coût d'environ 500 millions de dollars, et qui prévoit la construction de 21 milles de voies ferrées principales, de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur, ainsi que de 11 ponts.

Coordination du transport des vrac

Les bureaux régionaux de Thunder Bay et de Vancouver continuent de contribuer activement à l'établissement de nouveaux records dans le domaine du transport des grains destinés aux marchés d'exportation. Malgré de nombreux problèmes, notamment un incendie sur le pont du fleuve Fraser, des tempêtes importantes qui ont ralenti le transport vers la côte Ouest et des conflits de travail en Colombie-Britannique, des résultats exceptionnels ont été réalisés. Les tableaux qui suivent indiquent les volumes de grain acheminés.

Coordination du transport des vrac

groupe de surveillance.

La Division de l'Ouest dirige un groupe de travail chargé de veiller au respect, par la compagnie ferroviaire, des conditions prévues dans la décision. Comme un grand nombre de ces conditions ont trait à des considérations d'ordre environnemental visant à réduire au minimum les risques d'altérer l'aspect physique du Parc Glacé, un groupe de surveillance de l'environnement composé de représentants de Parcs Canada, de CP Rail et de la Commission a été mis sur pied et chargé d'étudier et d'approuver tous les travaux avant qu'ils ne soient exécutés. Tous les membres du groupe de travail de la Commission font partie de ce groupe de surveillance.

La Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports a été créée en mai 1979, par suite d'une décision du Cabinet et de la Commission selon laquelle celle-ci devrait être représentée dans l'Ouest.

Le bureau central de la division, situé à Saskatoon (Sask.), permet de rapprocher la Commission des résidents de l'Ouest du Canada, et permet à ces derniers de recourir directement aux services de la Commission. La division facilite les communications avec les citoyens et les collectivités, l'industrie des grains, les transporteurs aériens et d'autres organisations et groupes intéressés qui demandent de l'information, ou qui présentent des requêtes ou des plaintes à la Commission.

Depuis sa création, la Division de l'Ouest, en interprétant activement son rôle et ses fonctions, a sensibilisé le public aux activités de la Commission et l'y a fait participer plus efficacement.

Transport par chemin de fer

Embranchements

En 1982, la Division de l'Ouest a tenu, en tout, 18 audiences publiques sur des requêtes en abandon d'embranchements dans les Prairies. Quatorze décisions ont été prises à ce sujet au cours de l'année. (Voir les annexes A et B)

La division a également émis 364 ordonnances traitant des dispositifs automatiques de protection, des

milles.
été ordonnée totalisait 11,4 voies ferrées dont la construction a

on a ordonné le maintien totali-
saient 44,52 milles; et les nouvelles
milles; les embranchements dont
cours de l'année totalisaient 333,14
dont l'abandon a été ordonné au
Les embranchements des Prairies

Manitoba, le 10 janvier 1982.
dans la subdivision RIVERS, au
fer par rapport au détaillement
d'un train de marchandises du CN
c 226 de la Loi sur les chemins de
l'enquête menée en vertu de l'arti-
Rapport et recommandations de

Programme de servocentre) dans
divers endroits du Manitoba;
Rapport sur la requête du CN en
vue de centraliser des agences et
de fermer des gares (Phase II du

de voyageurs Regina-Prince-Albert;
le service expérimental de trains
Rapport du groupe consultatif sur
le déplacement des lignes et sur les
cours de l'année;

La Division de l'Ouest a également
publié les trois rapports suivants au
cours de l'année:

demandes d'abandon
décisions en instance au sujet des
wan qui visait à reporter toutes les
du gouvernement de la Saskatchewan
une dernière portait sur une motion
croisements de chemin de fer, et
le déplacement des lignes et sur les
ports et de l'article 20 de la Loi sur
53 de la Loi nationale sur les trans-
tions soulevées en vertu de l'article
nouvel embranchement, deux
décisions concernaient des ques-

De surcroît, une autre décision a
approuvé la construction d'un
nouvel embranchement, deux

Programme de remise en
état des embranchements
En mai 1981, Transports Canada et
la Commission canadienne des
transports ont conclu une entente
officielle en vertu de laquelle la
Division de l'Ouest de la Commis-
sion a désormais la responsabilité
de toutes les vérifications financie-
res et inspections techniques effec-
tuées au titre du Programme de
remise en état des embranche-

En mai, la division a tenu une
audience publique pour étudier
une requête de CP Limitée visant
la construction d'un nouvel em-
branchement d'environ 11,4 milles
près de Fort Saskatchewan, en
Alberta. La décision approuvant la
demande a été publiée le 14 juillet
1982. Le nouvel embranchement a
été ouvert à la circulation par une
ordonnance émise le 9 décembre
1982.

Autres embranchements

passages à niveau, de l'abandon de
voies, et de la construction de
nouvelles voies.
En 1982, dans le cadre du program-
me des embranchements, on a tenu
des audiences publiques sur toutes
les requêtes en abandon qui
n'avaient pas encore été réglées.
Deux audiences qui ont été ajour-
nées seront reconvoquées au début
de 1983.

Commissaire principal J.M. McDonough
Commissaire B.R. Wolfe

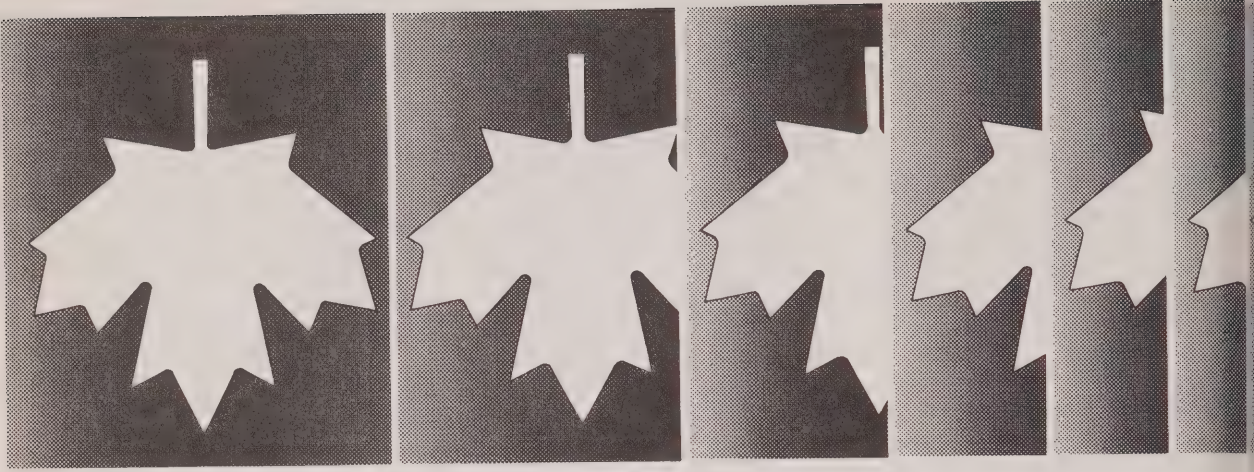


Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par activité

Activités	1982	1981	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	814	924	(110)
Transports ferroviaires	2 521	2 318	203
Transports routiers	190	135	55
Autres transports	291	263	28
Recherche et analyses	1 123	926	197
Administration	1 864	1 000	864
6 803	5 566	1 237	

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par composante

Composantes	1982	1981	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	544	755	(211)
Comité de la politique en matière de transport international	29	38	(9)
Comité des transports par véhicule à moteur	61	45	16
Comité des transports par chemin de fer	1 728	1 760	(32)
Comité des transports par eau	191	183	8
Division de l'Ouest	528	466	62
Direction de la recherche	634	662	(28)
Direction de l'exploitation et des tarifs	391	238	153
Administration et soutien	2 697	1 419	1 278
6 803	5 566	1 237	

Tableau comparatif des salaires par activité

Activités	1982	1981*	Augmentation (Baisse)
	(\$000's)	(\$000's)	
Transports aériens	5 074	4 285	789
Transports ferroviaires	10 919	9 217	1 702
Transports routiers	1 870	1 666	204
Autres transports	1 368	1 243	125
Recherche et analyses	3 833	3 515	318
Administration	5 231	4 644	587
	<u>28 295</u>	<u>24 570</u>	<u>3 725</u>

Tableau comparatif des salaires par composante

Composantes	1982	1981*	Augmentation (Baisse)
	(\$000's)	(\$000's)	
Comité des transports aériens	4 361	3 686	675
Comité de la politique en matière de transport international	90	69	21
Comité des transports par véhicule à moteur	117	108	9
Comité des transports par chemin de fer	9 132	7 736	1 396
Comité des transports par eau	1 072	1 003	69
Division de l'Ouest	897	694	203
Direction de la recherche	2 583	2 472	111
Direction de l'exploitation et des tarifs	2 747	2 386	361
Administration et soutien	7 296	6 416	880
	<u>28 295</u>	<u>24 570</u>	<u>3 725</u>

*Les chiffres pour l'année 1981 sont révisés en réparant les Contributions aux Régimes à prestations déterminées en proportion des Activités et des Composantes. Ces contributions se sont élevées à \$2 808 000.

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par activité

Activités		1982	1981	Augmentation (Baisse)
Transports aériens		143,0	141,6	1,4
Transports ferroviaires		276,9	264,3	12,6
Transports routiers		62,3	64,1	(1,8)
Autres transports		35,6	36,8	(1,2)
Recherche et analyses		91,4	97,8	(6,4)
Administration		174,2	183,1	(8,9)
		<u>783,4</u>	<u>787,7</u>	<u>(4,3)</u>

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par composante

Composantes		1982	1981	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens		126,7	125,7	1,0
Comité de la politique en		2,0	1,4	,6
matière de transport international		3,0	3,2	(,2)
Comité des transports par				
véhicule à moteur		230,5	220,2	10,3
Comité des transports par				
chemin de fer		28,8	30,7	(1,9)
Comité des transports par eau		26,3	22,4	3,9
Division de l'Ouest		58,6	67,8	(9,2)
Direction de la recherche		89,5	88,2	1,3
Direction de l'exploitation		218,0	228,1	(10,1)
et des tarifs				
Administration et soutien		<u>783,4</u>	<u>787,7</u>	<u>(4,3)</u>

Comparaisons — Utilisation des ressources

8

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

Activités	1982	1981*
Transports aériens	5 888	5 209
Transports ferroviaires	13 440	11 535
Transports routiers	2 060	1 801
Autres transports	1 659	1 506
Recherche et analyses	4 956	4 441
Administration	7 095	5 644
35 098	30 136	
		4 962

Augmentation
(Baisse)

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par composante

Composantes	1982	1981*
Comité des transports aériens	4 905	4 441
Comité de la politique en matière de transport international	119	107
Comité des transports par véhicule à moteur	178	153
Comité des transports par chemin de fer	10 860	9 496
Comité des transports par eau	1 263	1 186
Division de l'Ouest	1 425	1 160
Direction de la recherche	3 218	3 134
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 138	2 624
Administration et soutien	9 992	7 835
35 098	30 136	
		4 962

Augmentation
(Baisse)

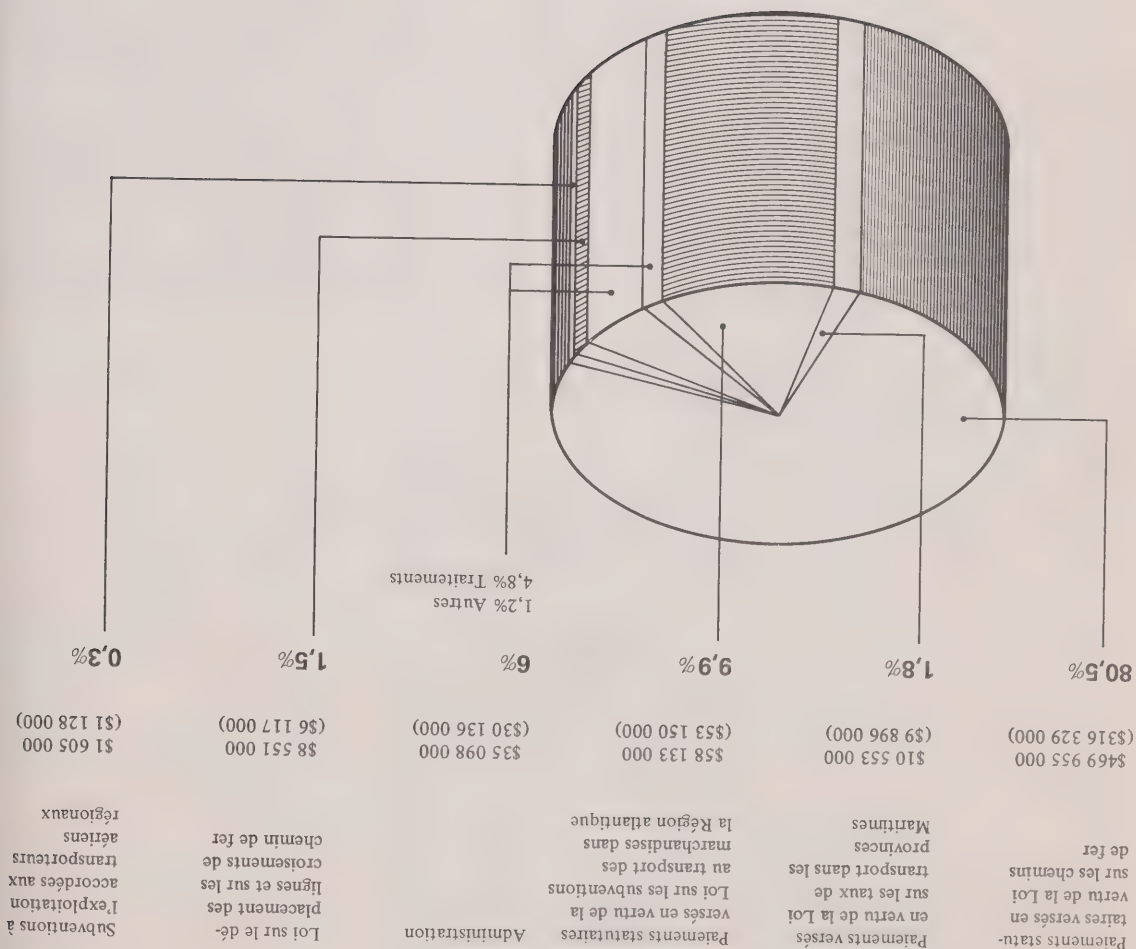
* Les chiffres pour l'année 1981 sont révisés en réparant les Contributions aux Régimes à prestations déterminées en proportion des Activités et des Composantes. Ces contributions se sont élevées à \$2 808 000.

Comparaisons — Subventions

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

	1982 (\$000's)	1981 (\$000's)	Augmentation (Baisse)
Paiements statutaires versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer	469 955	316 329	153 626
Paiements statutaires versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	58 133	53 150	4 983
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux	1 605	1 128	477
Paiements versés en vertu de la Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes	10 553	9 896	657
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer	8 551	6 177	2 434
	548 797	386 620	162 177

Estimation des dépenses budgétaires pour 1982*



*Note: Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1981. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.

Commission canadienne des transports
055, rue West Georgia, Suite 1740
VANCOUVER (C.-B.)
76E 3P3
Tél.: 604-666-1011

Commission canadienne des transports
303, rue Main, Suite 301
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 3G7
Tél.: 204-949-4214

Commission canadienne des transports
Terminal Plaza Building
1222, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6
Tél.: 506-388-7040

Commission canadienne des transports
20, 4ième avenue S.E., Suite 372
3P, 2917
Station "M"
CALGARY (Alberta)
T2P 3C3
Tél. 403-231-4811

Commission canadienne des transports
65 est, rue Adelaide, 5ième étage
TORONTO (Ontario)
M5C 1K6
Tél. : 416-369-4821

Commission canadienne des transports
685, rue Cathcart, Suite 702
MONTREAL (Québec)
H3B 1M7
Tél.: 514-283-5722

Commissaire principal J.M. McDonough
Commissaire B.R. Wolfe
Commission canadienne des transports
350, 3ième avenue nord, 3ième étage
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 5G7
Tél. : 306-665-5201
Tél. : 074-2693

Commission canadienne des transports
33, rue South Court, Pièce 323
C.P. 2174, Station "P"
THUNDER BAY (Ontario)
P7B 5E8
Tél.: 807-345-0222
Tél. : 073-4163

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
1055, rue West Georgia, Suite 1836
C.P. 11148
VANCOUVER (C.-B.)
V6E 3P3
Tél.: 604-666-2633
Tél. : 04-508523

Division de l'Ouest de la CCT

Distribution des devoirs et pouvoirs statutaires de la Commission canadienne des transports

LOI NATIONALE SUR LES TRANSPORTS.

1967

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

PRÉSIDENT

- Devoirs et pouvoirs
1. réglementation des séances et disposition des affaires: article 20
 2. exécution des fonctions attribuées à la Commission par la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique* (Partie II) et la *Loi sur les transports*: article 22
 3. élaboration et application d'une politique en matière de transport: article 22
 4. constitution et pouvoirs des comités de la Commission: article 24
 5. établissement de règles et de règlements, y compris les règles de pratique et de procédure de la Commission: article 26 et 65

VICE-PRÉSIDENT

VICE-PRÉSIDENT (RECHERCHE)

COMITÉ DE RÉVISION

Constitué en 1970; dirigé par le vice-président: article 7(5).
Devoirs et pouvoirs
Réviser, sur demande, des ordonnances ou des décisions des comités modaux: articles 24(4) et 63.

DIRECTION DE LA RECHERCHE

DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS

Créée en 1968; dirigée par le vice-président (Recherche): article 7(4).
Devoirs et pouvoirs
Surveiller les programmes de recherche nécessaires pour atteindre les objectifs énoncés à l'article 3 et remplir les pouvoirs décrits dans les articles 22 et 7(4).

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

Devoirs et pouvoirs
Compétence à l'égard des transporteurs aériens exploitant des services aériens commerciaux.
Loi sur l'aéronautique, Partie II.
Loi nationale sur les transports, articles 5, 22, 23, 27 et 63.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

Devoirs et pouvoirs
Compétence à l'égard des compagnies ferroviaires, des chemins de fer ou des particuliers autorisés à construire ou à exploiter une voie ferrée.
1. Articles 5, 22, 23, 27 et 63.
2. *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada*.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Devoirs et pouvoirs
Compétence à l'égard du transport de marchandises et de passagers par navire dans certaines régions.
1. Articles 22, 23, 27 et 63.
2. *Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent*.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

Devoirs et pouvoirs
Compétence à l'égard du transport interprovincial de marchandises ou de passagers par camion ou par autocar.
1. Articles 5, 22, 23, 27, et 63.
2. Partie III de la Loi.
3. *Loi sur le dimanche*.
4. *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPE-LINE DE DENRÉES

Devoirs et pouvoirs
Compétence à l'égard des pipe-lines de denrées et des pipe-lines mixtes.
1. Articles 5, 22, 23, 27 et 63.
2. Partie II de la loi.
3. *Loi sur l'Office national de l'énergie*.

COMITÉ DE LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

1. Constitué en 1969, il représente la Commission à l'égard des travaux des organismes intergouvernementaux, nationaux et internationaux oeuvrant dans le domaine des transports et relevant du Parlement.

4. *Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes*
5. *Loi sur l'Office national de l'énergie*.
6. *Loi sur les chemins de fer*.
7. *Loi sur les transports* (Partie IV).

3. *Loi sur les chemins de fer de l'État*.
4. *Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes* (partie XV).
5. *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*.
6. *Loi sur le pilotage*.

un nombre de nombreuses questions concernant le transport des handicapés dont s'est occupé le groupe consultatif spécial du transport des handicapés créé par la Commission en 1980, deux ont une importance particulière.

Une décision rendue en mars par le Comité des transports aériens (C.T.A.) affirmait que, de l'avis du Comité, il est discriminatoire d'exiger que la personne handicapée paie un tarif supplémentaire pour une escorte qui, conformément aux exigences du tarif du transporteur aérien, doit l'accompagner, ou un tarif si, en raison de son obésité, elle a besoin d'un second siège. Le C.T.A., cependant, a déterminé qu'il faut d'abord élaborer un cadre administratif approprié pour reconnaître les passagers handicapés. Par la suite, l'Association canadienne des transporteurs aériens a présenté une demande en révision de la décision, et l'affaire était encore devant le Comité de révision à la fin de l'année. Quoi qu'il en soit, le groupe consultatif spécial a continué ses travaux sur la question de la détermination des handicaps et la C.C.T. a maintenant accepté, en principe, le concept d'une carte multimodale qui serait émise par la Commission si les transporteurs et les handicapés sont d'accord que cette méthode serait administrativement bénéfique aux deux parties.

- réorganisation de toutes les fonctions de soutien administratif (sauf l'administration du personnel) dans la nouvelle Direction du contrôle;
- établissement d'une fonction de vérification interne;
- élaboration d'un cadre de planification opérationnelle; et

Voici le travail accompli en 1982:

- amélioration du système d'évaluation de l'emploi et du processus de dotation.
- Les autres travaux entrepris au cours de l'année ont pour objet:
 - de perfectionner la fonction d'évaluation des programmes;
 - de renforcer les politiques et les systèmes de la Commission concernant le contrôle financier, la planification des ressources humaines, la gestion de l'informatique et autres fonctions de soutien administratif;
 - d'améliorer la planification opérationnelle en établissant une définition des indicateurs de rendement et du niveau de service à l'égard des activités de la Commission;
 - d'élaborer des systèmes nouveaux ou améliorés d'information de gestion; et
 - d'élaborer des programmes de formation à l'intention des gestionnaires et du personnel de soutien dans le domaine des principes et des pratiques de gestion des finances et du personnel.
- Il est prévu que la mise en oeuvre du plan d'action sera terminée d'ici la fin de l'année financière 1984-1985 du gouvernement.

Gestion

Grâce aux conseils et à l'aide financière reçus du Bureau du contrôleur général, des progrès importants ont été réalisés dans la mise en oeuvre du plan d'action de la Commission qui porte sur l'amélioration de ses pratiques et de ses contrôles de gestion.

À la suite de l'enquête de 1981 sur le service d'autobus Roddcruser à Terre-Neuve, le Comité des transports par véhicule à moteur (C.T.V.M.), qui a compétence en la matière, a formé un Comité consultatif sur le transport des handicapés par Roddcruser à Terre-Neuve. Le C.C.T. comprend des représentants des handicapés, des personnes âgées, de la Commission canadienne des transports, de Transports Canada et de Roddcruser. Le comité a recommandé des améliorations au service existant dont certains sont en voie d'exécution et d'autres sont à l'étude en vue de leur mise en oeuvre future. Si le gouvernement affecte les fonds nécessaires, le comité examinera la mise sur pied, à titre d'essai, d'un nouveau service qui serait exploité par Roddcruser pour les handicapés et les non-handicapés à la fois.

programme est parrainé par l'Association des chemins de fer du Canada et par Transports Canada en collaboration avec le Conseil canadien de la sécurité et la Commission canadienne des transports. Le C.T.C.F. a publié une étude sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses dans l'agglomération de Vancouver. Il a aussi entrepris une étude semblable dans l'agglomération de Toronto.

Tarifs aériens

Au début de l'année, le Comité des transports aériens (C.T.A.) a commencé une étude détaillée sur l'incidence des tarifs très réduits après que des transporteurs eurent signalé le fait que la réduction des tarifs, telle qu'elle était pratiquée au Canada, avait atteint un point où les pertes de revenus commençaient à menacer la stabilité du système intérieur de transport aérien régulier. Le rapport final de cette étude devrait paraître au printemps de 1983.

Quand la situation s'est détériorée au début de l'été, le comité a proposé une série de conditions applicables aux tarifs très réduits et a demandé aux transporteurs aériens de justifier pourquoi ces tarifs ne devraient pas être assujettis aux conditions proposées. Sur réception des observations des compagnies aériennes et d'autres parties intéressées, le comité a tenu une audience publique en juillet.

Pipeline de denrées

Le Comité des transports par pipeline de denrées a tenu une audience publique en novembre pour entendre la première demande de certificat de commodité et de nécessité publiques déposée à l'égard d'un pipeline de vapeur surchauffée à haute pression allant d'une usine à Edmوندston (N.-B.) jusqu'à une autre usine située à Madawaska dans le Maine (E.-U.). La partie II de la Loi nationale sur les transports confère au comité ses pouvoirs et, dans les cas de pipelines combinés qui transportent soit du pétrole, soit du gaz naturel combiné à d'autres marchandises solides,

Acquisitions

Le Comité des transports par eau, Loi nationale sur les transports, a entamé une enquête sur une série de transactions concernant l'acquisition, par les Chemins de fer Nationaux du Canada, d'intérêts dans les affaires du Groupe de compagnies CAST, et prévoit tenir des audiences à cette fin au début de 1983.

La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes

Liquides ou gazeuses, la compétence du comité peut être partagée avec l'Office national de l'énergie.

Cette loi est entrée en vigueur le 1er avril 1979 et expirera le 31 mars 1984 à moins que sa durée ne soit prolongée par proclamation pour une autre période d'au plus cinq ans. Les conférences maritimes sont des cartes et, comme tels, leur exploitation violerait la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions sa protection de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Les membres du Comité des transports par eau ont parcouru le pays pour tenir des audiences publiques à Halifax, Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver et faire enquête sur l'efficacité de la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes. Le comité a fait rapport de ses constatations qu'il a soumises à l'étude du gouvernement fédéral à la fin de l'année.

crée le 19 septembre 1967, en vertu de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports (C.C.T.) églemente le transport au Canada qui est de compétence fédérale. La Commission est le résultat de la fusion de la Commission des transports du Canada, de la Commission des transports aériens et de la Commission maritime canadienne. La Division de l'Ouest a été établie à Saskatoon, en 1979.

La C.C.T. exécute toutes les fonctions que lui confère la Loi nationale sur les transports, la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur les transports, et d'autres lois. Elle est une cour administrative et ses décisions ont force exécutoire, mais peuvent toutefois être examinées par son propre Comité de révision, ou portées en appel devant la Cour fédérale du Canada s'il s'agit de droit ou de compétence, ou devant le ministre des Transports s'il s'agit d'une décision finale de la Commission concernant une demande a) de permis en vertu de la Loi sur l'aéronautique, pour exploiter un service aérien commercial, b) de permis en vertu de la Loi nationale sur les transports pour exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur, c) de permis en vertu de la Loi sur les transports, s'il s'agit de transport par eau, ou d'un certificat de commodité et de nécessité publiques en vertu de la

Une augmentation importante du nombre d'accidents aux passages à niveau en Alberta, en 1981, a incité le Comité des transports par chemins de fer (C.T.C.F.) à instituer une enquête en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer. Dix accidents survenus au cours d'une période donnée ont été choisis, dont cinq à des passages à niveau du C.N., et cinq à des passages à niveau de CP Rail. Dans un rapport

Points saillants de 1982

En 1982, 673 accidents sont survenus aux passages à niveau, dont 75 accidents fatals, une réduction de 10 pour cent par rapport à l'année passée. Bien que la réduction des trafics ferroviaire et routier explique en partie cette amélioration, une part du crédit est attribuée au programme de sécurité appelé "Gareautrain", lancé il y a deux ans pour sensibiliser le public aux dangers des passages à niveau. Ce

La Commission est formée d'au plus 17 commissaires, dont un président, un vice-président chargé de la surveillance du travail des comités de la Commission et des questions de droit, et un second vice-président à qui il incombe de diriger les programmes de recherche.

Les pouvoirs et devoirs de la Commission sont répartis entre sept comités et deux directions. Cinq de ces comités réglementent le transport par chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à moteur et par pipeline de denrées. Un autre est chargé des révisions et des appels, et le dernier s'occupe des questions de politique en matière de transport international. Les directions sont responsables des questions d'exploitation et de tarifs, ainsi que de la recherche.

Au cours de 1982, les comités de la C.C.T. ont rendu 560 décisions et délivré 3 051 ordonnances; ils ont tenu 71 audiences en 121 jours de séances.

En 1982, 673 accidents sont survenus aux passages à niveau, dont 75 accidents fatals, une réduction de 10 pour cent par rapport à l'année passée. Bien que la réduction des trafics ferroviaire et routier explique en partie cette amélioration, une part du crédit est attribuée au programme de sécurité appelé "Gareautrain", lancé il y a deux ans pour sensibiliser le public aux dangers des passages à niveau. Ce

La C.T.C.F. a continué de surveiller la mise en oeuvre des recommandations contenues dans la décision de justification qu'il avait rendue en 1981 après la publication du "Rapport d'enquête sur l'accident ferroviaire de Mississauga" du juge Samuel G.M. Grange. Dans cette décision, non seulement le comité a-t-il adopté une partie des recommandations du rapport, mais il est allé plus loin et a ordonné la mise en oeuvre de 18 mesures de sécurité pour protéger le public tout en sauvegardant la position concurrentielle des chemins de fer par rapport aux autres modes de transport.

Le C.T.C.F. a continué de surveiller la mise en oeuvre des recommandations contenues dans la décision de justification qu'il avait rendue en 1981 après la publication du "Rapport d'enquête sur l'accident ferroviaire de Mississauga" du juge Samuel G.M. Grange. Dans cette décision, non seulement le comité a-t-il adopté une partie des recommandations du rapport, mais il est allé plus loin et a ordonné la mise en oeuvre de 18 mesures de sécurité pour protéger le public tout en sauvegardant la position concurrentielle des chemins de fer par rapport aux autres modes de transport.

Le C.T.C.F. a continué de surveiller la mise en oeuvre des recommandations contenues dans la décision de justification qu'il avait rendue en 1981 après la publication du "Rapport d'enquête sur l'accident ferroviaire de Mississauga" du juge Samuel G.M. Grange. Dans cette décision, non seulement le comité a-t-il adopté une partie des recommandations du rapport, mais il est allé plus loin et a ordonné la mise en oeuvre de 18 mesures de sécurité pour protéger le public tout en sauvegardant la position concurrentielle des chemins de fer par rapport aux autres modes de transport.

publié le 16 août de cette année, le comité est arrivé à la conclusion que le manque de sensibilisation et de prudence des chauffeurs était à la source de la plupart des accidents qui ont fait l'objet de l'étude. Le rapport formulait des recommandations spécifiques à l'égard de chacun de ces accidents, et 10 recommandations générales en vue de la prévention des accidents à tous les passages à niveau. Bon nombre de ces recommandations ont déjà été mises en oeuvre.

„ . . . un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada . . . ”

Article 3 de la Loi nationale sur les transports

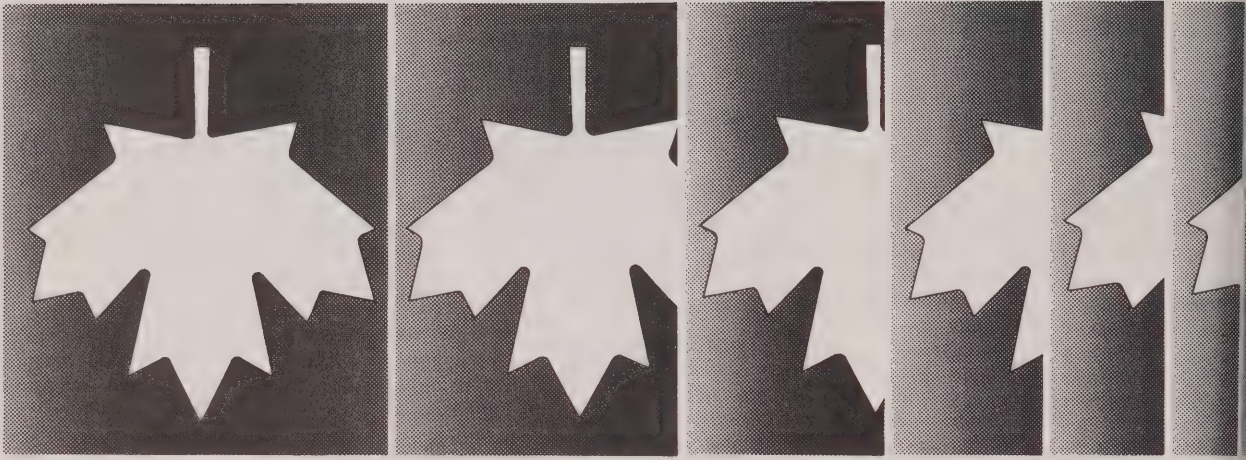


Table des matières

Commission canadienne des transports.	1
Division de l'Ouest.	13
Comité des transports par chemin de fer.	21
Comité des transports aériens.	35
Comité des transports par eau.	47
Comité des transports par véhicule à moteur.	55
Comité de la politique en matière de transport international.	61
Comité des transports par pipeline de denrées.	65
Comité de révision.	71
Direction de la recherche.	75
Direction de l'exploitation et des tarifs.	81
Appels à la Cour fédérale.	87
Annexes.	95

Membres de la Commission canadienne des transports 1982

Président : l'hon. E.J. Benson¹

Vice-président :

Vice-président (Recherche) :

Commissaires :

M.D. Armstrong J.A.D. Magee

R.A. Azzie J.M. McDonough

J.-L. Bourret R.J. Orange

Gérald Drainville Anne-Marie Trahan

D.H. Jones J.F. Walter

Paul Langlois

Secrétaire de la Commission : D.W. Foley

Comités

Transports aériens

Transports par pipeline de denrées D.H. Jones²

Politique en matière de transport J.M. McDonough

international

Transports par véhicule à moteur

Transports par chemin de fer J.A.D. Magee²

Révision

Transports par eau

Paul Langlois²

¹Fin de mandat le 31 août 1982
²Nomination le 23 février 1982

Adresse postale

Ottawa K1A 0N9
Tél.: 819-997-6567
Télex: 053-4254

Emplacement

Les Terrasses de la Chaudière
15, rue Eddy
Hull (Québec)

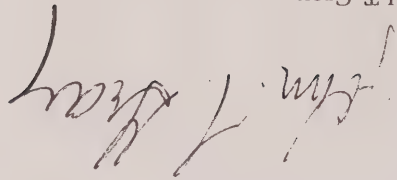
L'honorable Jean-Luc Pepin,
Ministre des Transports,
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

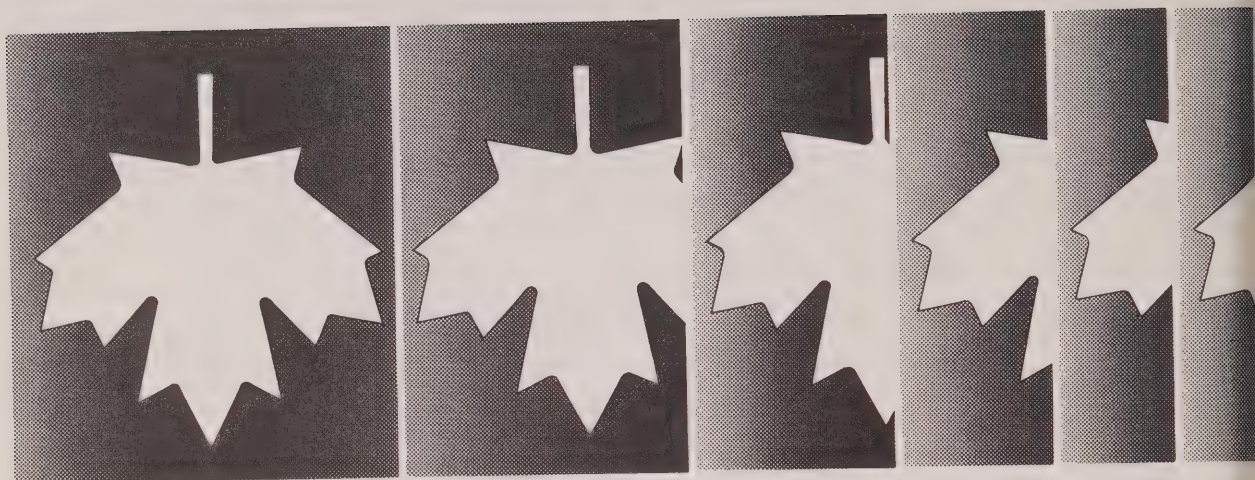
Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai
l'honneur de vous présenter sous ce pli le seizième rapport annuel de la
Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre
1982.

Agréez je vous prie, Monsieur le Ministre, l'assurance des mes sentiments
distingués.

Le Vice-Président de la
Commission canadienne des transports,


J. T. Gray

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1983
N° de cat. TT 1-1982
ISBN 0-662-52279-6



Canada



RAPPORT ANNUEL 1982

Commission canadienne
des transports
Canadian Transport
Commission

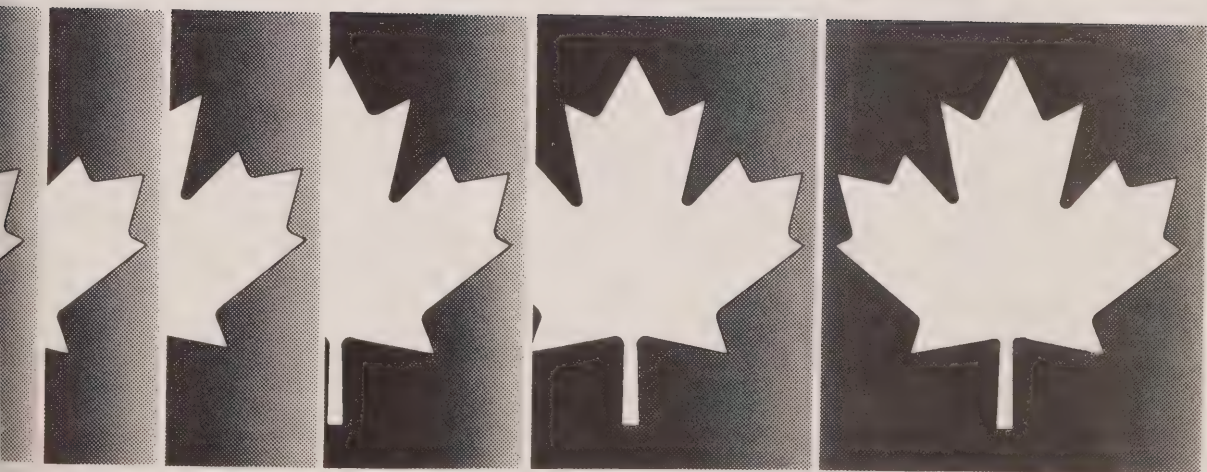
CAI
TAB7
- A56

ANNUAL REPORT 1983

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

APR 11 1984

Canada



© Minister of Supply and Services Canada 1984

Cat. No. TT 1-1983

ISBN 0-662-52911-1



Canadian Transport
Commission

Commission canadienne
des transports

The Honourable Lloyd Axworthy
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the seventeenth annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1983.

Yours sincerely,

Jean Marchand, P.C.
President
Canadian Transport Commission

Members of the Canadian Transport Commission 1983

President:	Honourable Jean Marchand ¹	
Vice-President:	J.T. Gray	
Vice-President (Research):	Yves Dubé	
Commissioners:	M.D. Armstrong	J.A.D. Magee
	R.A. Azzie ²	J.M. McDonough
	J.-L. Bourret	R.J. Orange
	D.H. Chapman ³	J.D. Thompson
	Gérald Drainville	Anne-Marie Trahan
	D.H. Jones	J.F. Walter
	Paul Langlois	B.R. Wolfe
Commission Secretary:	D.W. Foley	

Committees

Air Transport
Commodity Pipeline Transport
International Transport Policy
Motor Vehicle Transport
Railway Transport
Review
Water Transport

Chairmen

M.D. Armstrong
D.H. Jones
J.M. McDonough
Gérald Drainville
J.A.D. Magee
J.T. Gray
Paul Langlois

¹Appointed Dec. 16, 1983

²Term expired Dec. 24, 1983

³Appointed March 3, 1983

Mailing Address

Ottawa K1A 0N9
Tel.: 819-997-6567
Telex: 053-4254

Location

Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, Quebec

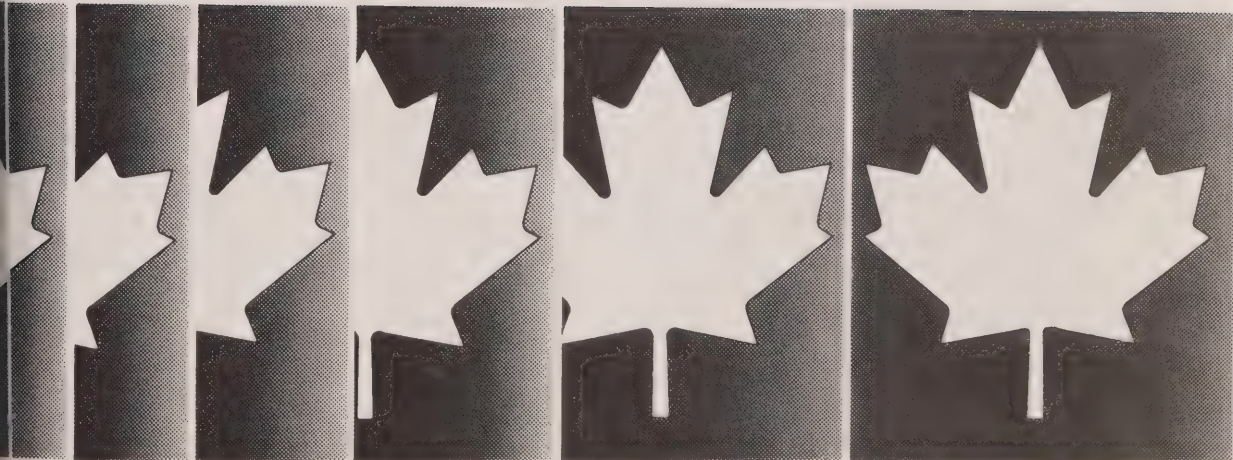
Table of Contents

Canadian Transport Commission.	1
Western Division.	13
Railway Transport Committee.	21
Air Transport Committee.	33
Water Transport Committee.	43
Motor Vehicle Transport Committee.	51
International Transport Policy Committee.	55
Commodity Pipeline Transport Committee.	59
Review Committee.	65
Research Branch.	69
Traffic and Tariffs Branch.	75
Cases before Federal Court and Supreme Court of Canada.	81
Appendices.	93

Canadian Transport Commission

"... an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada . . ."

Section Three, National Transportation Act.



Introduction

The Canadian Transport Commission (CTC) was established by the *National Transportation Act* on Sept. 19, 1967. It regulates transportation in Canada that is under federal jurisdiction.

Its head office is in the National Capital Region and a Western Division, created in 1979, is in Saskatoon, Sask.

The CTC performs all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Shipping Act* and other statutes. It is a court of record and its decisions, which are normally made by its modal committees, are binding. The decisions are, however, subject to review by the Commission's Review Committee, and/or appeal: to the Federal Court of Canada, on questions of law or jurisdiction; to the Minister of Transport, from a final decision of the Commission with respect to an application for (a) a licence under the *Aeronautics Act* to operate a commercial air service, (b) a licence under the *National Transportation Act* to operate a motor vehicle undertaking, (c) a licence under the *Transport Act* to engage in transport by water, or (d) a certificate of public convenience and necessity under the *National Transportation Act* in respect of a commodity pipeline; to the Governor in Council, in all cases.

The CTC comprises a maximum of 17 commissioners including the president and two vice-presidents. The first vice-president is responsible for the supervision of the work of the committees of the Commission and for matters of law and the second vice-president is responsible for research.

The powers and duties of the Commission are divided among its seven committees and two branches. Five of these committees regulate the different transport modes: air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The two other committees deal respectively with review and appeals and with international transport policy. One of the two branches specializes in research, and the other handles research as well as traffic and tariff questions.

During 1983, CTC committees issued 1,031 decisions and 2,309 orders; they held 46 hearings over 160 sitting days.

The Western Grain Transportation Act

Following the passage and proclamation of the Act in November, 1983, the CTC took on additional responsibilities concerning the movement of grain by rail from Western Canada. The duties include complete responsibility for the costing of grain movements, the forecasting of costs, the determination of rates, and the payment of the government's commitment to the railways, currently running at \$650 million per annum. The CTC is also responsible for monitoring of rail investment and construction programs; application of the *Railway Act* in matters of tariffs of rates and tolls; and a number of related activities.

The Railway Transport Committee (RTC) issued an order on Nov. 23, 1983, prescribing an initial annual rate scale for the balance of the 1983-84 crop year. This scale will come into effect on Jan. 1, 1984, and continue in force until July 31, 1984.

Safety

In 1983, railway safety remained a high priority with particular attention being given to the transportation of dangerous commodities.

In May, the RTC issued a risk assessment preliminary report on the transportation of "special dangerous commodities" by rail through metropolitan Toronto. The report recommended rerouting the dangerous goods from downtown Mississauga and Toronto to just north of the metropolitan area. The report also proposed that railway relocation be examined so that these goods can eventually be transported around population centres. The committee released the report for comment from interested parties and more than 30 responses were received. The committee is now determining follow-up action.

In July, the RTC issued a series of "show cause" orders which could reroute existing carload lot shipments of dangerous commodities by rail and restrict train speed in the Vancouver area. The orders stemmed from the recommendations of a report entitled "Railroad Transport of Dangerous Goods — Greater Vancouver Region", prepared by the director, Pacific Region. These were followed by orders issued in December setting a deadline of Jan. 1, 1986, for the phasing out of all dangerous commodities traffic in the Vancouver waterfront area handled by CP Rail, and prohibiting any change in the operations of the Burlington Northern Railway ferry slip unless prior notification is given to the RTC. In addition, a public hearing has been called on the movement of propane through the Westridge Terminal in Burnaby, B.C.

In November, the RTC organized a one-day information session on the response of emergency forces to derailments of trains carrying dangerous commodities. The session featured Captain Poe of the Louisiana State Police, who was in charge of emergency activities in the large derailment at Livingston, Louisiana, Sept. 25, 1982. Specific topics included the variety of emergency responses available following a derailment, the role of the RTC, and the interrelationships between local, provincial and other federal authorities. In attendance were representatives of the Canadian Association of Chiefs of Police, the Canadian Association of Fire Chiefs, the RCMP, provincial police forces and the Department of National Defence.

The RTC continued to monitor rail accidents in Canada and noted, in 1983, a sharp 19 per cent reduction in crossing accidents from the previous year. Derailments of through trains also dropped dramatically by 27 per cent during the year. These figures are considered to reflect improved safety from major capital investments by the railways and, in the case of crossing accidents, the effect of Operation Lifesaver, a nationwide public information program to make the public aware of dangers at railway crossings. The campaign is sponsored by the Railway Association of Canada and Transport Canada in cooperation with the Canada Safety Council and the Canadian Transport Commission.

Rail and Road Transborder Traffic

In October, 1983, officials of the CTC and the Interstate Commerce Commission of the United States (ICC) held informal talks on issues

of mutual interest and to consider present and future trends in transportation between Canada and the United States. Both bodies declared their intention to hold such meetings on an annual basis.

Intermodal/Multimodal Transportation

One emerging trend of particular significance to transportation policy development is the rapidly expanding use of intermodal and multimodal transport services. Current multimodal issues include major investments, mergers, the introduction of new technology, and the effects of multimodal operations on the contractual interests of carriers, shippers and freight forwarders.

The Water Transport Committee of the Commission announced in September that it would conduct an inquiry under Section 22 of the *National Transportation Act* into certain multimodal matters raised during the course of its investigation of the acquisitions by CN Rail of interests in the CAST group of companies. The Commission has also established an internal task force to examine the means and methods by which the issues raised by the introduction and expansion of such services can be dealt with effectively and the public interest safeguarded.

Air Fares

The Air Transport Committee (ATC) has given public notice that it will hold a series of public hearings into Canadian air fare policy, early in 1984. A pre-hearing conference was held in November, 1983, to discuss the proposed scope, timing and locations of the hearings.

The hearings are intended to determine what procedural changes might be made within the ATC, what possible changes in Air Carrier Regulations could be made by the CTC, and what possible recommendations the CTC should make to the Minister regarding policy changes as they relate to domestic and transborder air transportation for competition, demand, pricing, promotional policies and travel conditions.

In proceeding with the air fare hearings, the ATC also decided to cancel a public hearing scheduled for Dec. 5, 1983, to examine the regulation of domestic advance booking charters (ABCs) and inclusive tour charters (ITCs). This matter will be incorporated in the 1984 air fare hearings.

In November, the ATC examined the conditions governing the operations of air carriers engaged in courier air services. In particular, the ATC examined the exemption from certain provisions of the Air Carrier Regulations given to domestic and transborder charter air carriers that provide service to courier companies. In addition, the committee considered the restrictive list of materials admissible for transportation by charter carriers involved in courier services and tariff regulation of scheduled air carriers for the transportation of small packages.

The Handicapped

The ATC, at the direction of the Review Committee, is engaged in a review of a 1982 decision which dealt with conditions of carriage of passengers required to be accompanied by an attendant, and the carriage of obese passengers requiring more than one seat.

A panel of three ATC commissioners is presently examining submissions received from interested persons and organizations, including all national, regional and third-level carriers.

In 1981, the Parliamentary Special Committee on the Disabled and the Handicapped recommended free travel for an attendant required to care for the personal needs of a disabled traveller and suggested that only one fare be charged for a disabled or obese person requiring more than one seat.

In addition to looking into the fares and conditions of travel affecting handicapped and obese passengers, a CTC special advisory panel on the transportation of the handicapped proposes to develop procedures and criterion that would be used to identify, for the application of any special travel conditions, passengers who would be considered to be either self-reliant or not.

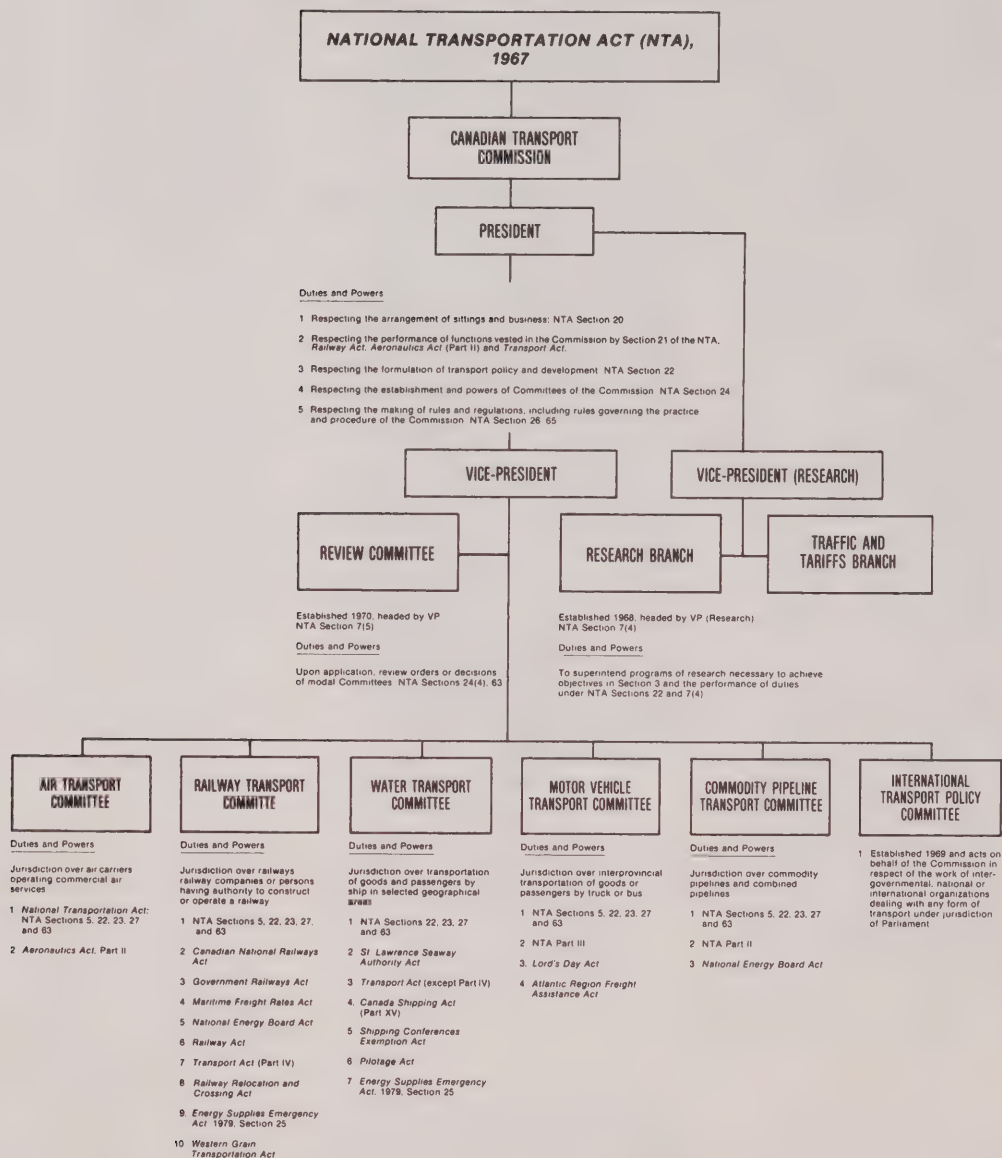
Revision of CTC General Rules

The General Rules of the CTC relating to organization of the Commission's practices and procedures to be followed on applications it receives, were revised and came into effect Sept. 1, 1983. The revisions had been given wide public distribution prior to a public meeting held in July, 1981.

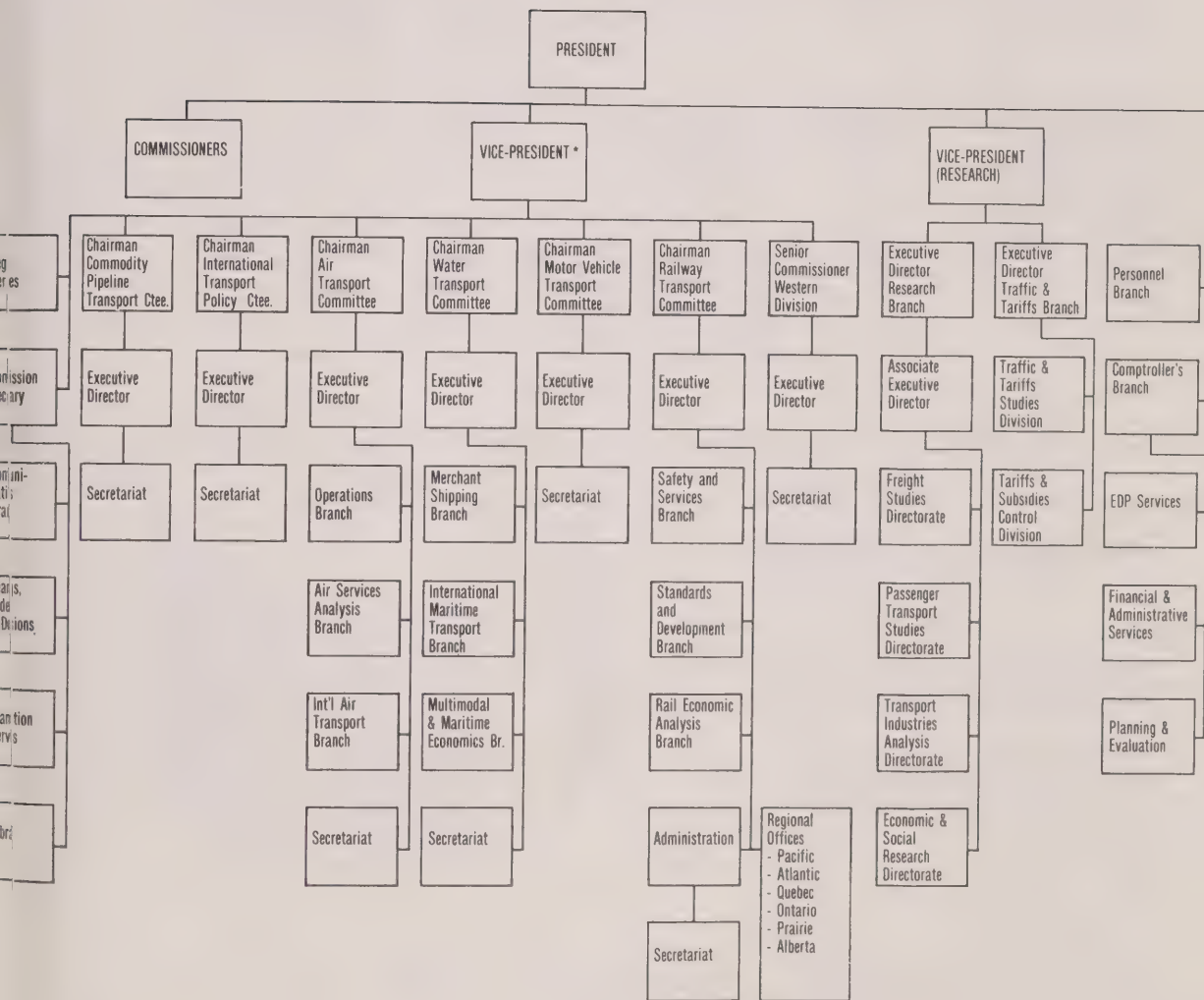
A major change in the General Rules is the addition of a chapter dealing with the public interest matters of Sections 23 of the *National Transportation Act (NTA)* and 281 of the *Railway Act*. The Commission also streamlined its application process under Section 23 of the NTA and introduced self-imposed time limits in an effort to shorten the period elapsing from the date of filing to the date of decision.

Also included in the revised rules are new provisions pertaining to procedure on interrogatories, requests for confidentiality and filing of applications to the Review Committee.

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission



Canadian Transport Commission



with superintendence of the work of the
 of the Commission (NTA 7 (5))

CTC Regional Offices

6

Canadian Transport Commission
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3
Tel.: 604-666-1011

Canadian Transport Commission
303 Main St., Suite 301
WINNIPEG, Man.
R3C 3G7
Tel.: 204-949-4214

Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building, Fourth Floor
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6
Tel.: 506-388-7040

Canadian Transport Commission
220 Fourth Avenue S.E., Suite 372
P.O. Box 2917
Station "M"
CALGARY, Alta.
T2P 3C3
Tel.: 403-231-4811

Canadian Transport Commission
65 Adelaide St. East, Fifth Floor
TORONTO, Ont.
M5C 1K6
Tel.: 416-369-4821

Canadian Transport Commission
Dominion Public Building, Suite 702
685 Cathcart Street
MONTREAL, Que.
H3B 1M7
Tel.: 514-283-5722

CTC Western Division

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe

Canadian Transport Commission
Western Division Headquarters
350 Third Ave. North, Third Floor
SASKATOON, Sask.
S7K 6G7

Tel.: 306-665-5201
Telex: 074-2693

Canadian Transport Commission
Western Division
33 South Court Street, Room 323
P.O. Box 2174
Postal Station "P"
THUNDER BAY, Ont.
P7B 5E8

Tel.: 807-345-0222
Telex: 073-4163

Canadian Transport Commission
Western Division
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1836
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3

Tel.: 604-666-2633
Telex: 04-508523

Estimated budgetary expenditures for calendar year 1983*

Statutory pay- ments under the Railway Act	Payments under the Maritime Freight Rates Act	Statutory Pay- ments under the Atlantic Region Freight Assist- ance Act	Administration	Railway Re- location and Crossing Act	Operating Sub- sidies Paid to Regional Air Carriers
\$415,487,000 (\$469,955,000)	\$10,754,000 (\$10,553,000)	\$50,120,000 (\$58,133,000)	\$38,009,000 (\$35,098,000)	\$14,862,000 (\$8,551,000)	\$1,500,000 (\$1,605,000)

78.3%

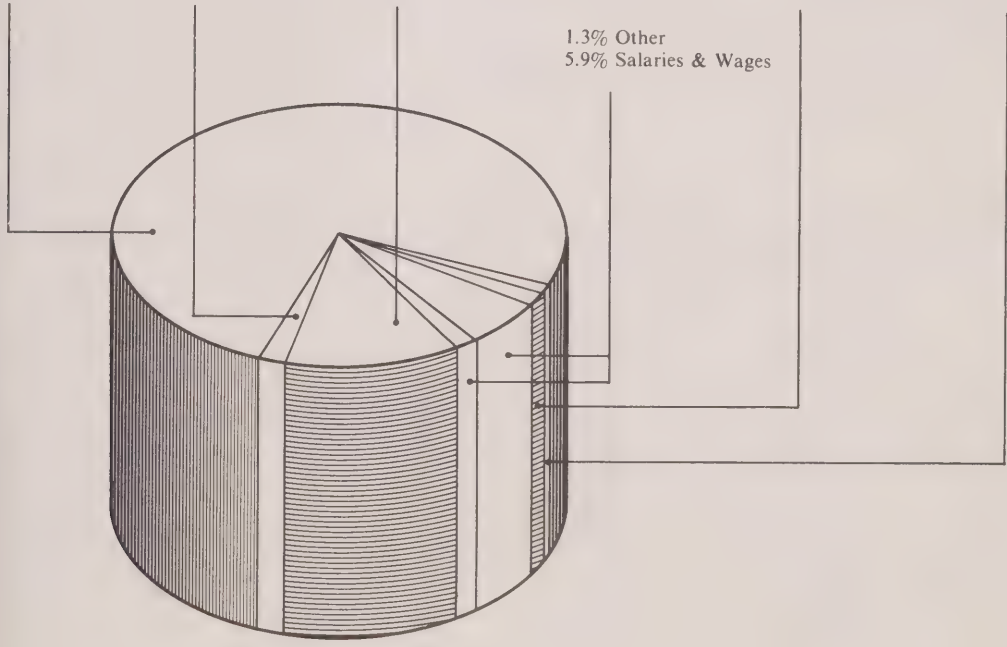
2.0%

9.4%

7.2%

2.8%

0.3%



*Note: Figures for 1982 in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Comparison of Subsidy Payments

8

Comparative Statement of Subsidy Expenditures

	1983 (\$000s)	1982 (\$000s)	Increase (Decrease)
Statutory Payments Under the Railway Act	415,487	469,955	(54,468)
Statutory Payments Under the Atlantic Region Freight Assistance Act	50,120	58,133	(8,013)
Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers	1,500	1,605	(105)
Payments Under the Maritime Freight Rates Act	10,754	10,553	201
Railway Relocation and Crossing Act	14,862	8,551	6,311
	<u>492,723</u>	<u>548,797</u>	<u>(56,074)</u>

Comparisons of Resource Utilization

9

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Activity

Activity	1983 (\$000s)	1982 (\$000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	6,360	5,888	472
Rail Transport	15,042	13,440	1,602
Road Transport	2,044	2,060	(16)
Other Transport	1,707	1,659	48
Research and Analysis	5,467	4,956	511
Administration	7,389	7,095	294
	<u>38,009</u>	<u>35,098</u>	<u>2,911</u>

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Organizational Unit

Organizational Unit	1983 (\$000s)	1982 (\$000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	5,442	4,905	537
International Transport Policy Committee	149	119	30
Motor Vehicle Transport Committee	147	178	(31)
Railway Transport Committee	12,618	10,860	1,758
Water Transport Committee	1,357	1,263	94
Western Division	1,363	1,425	(62)
Research Branch	3,560	3,218	342
Traffic and Tariffs Branch	3,339	3,138	201
Administration and Support Services	10,034	9,992	42
	<u>38,009</u>	<u>35,098</u>	<u>2,911</u>

Comparative Person-Year Utilization By Activity

Activity	1983	1982	Increase (Decrease)
Air Transport	143.8	143.0	.8
Rail Transport	294.2	276.9	17.3
Road Transport	61.0	62.3	(1.3)
Other Transport	36.3	35.6	.7
Research and Analysis	103.8	91.4	12.4
Administration	195.3	174.2	21.1
	<u>834.4</u>	<u>783.4</u>	<u>51.0</u>

Comparative Person-Year Utilization By Organizational Unit

Organizational Unit	1983	1982	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	128.6	126.7	1.9
International Transport Policy Committee	1.2	2.0	(.8)
Motor Vehicle Transport Committee	3.0	3.0	-
Railway Transport Committee	249.9	230.5	19.4
Water Transport Committee	30.7	28.8	1.9
Western Division	25.2	26.3	(1.1)
Research Branch	68.4	58.6	9.8
Traffic and Tariffs Branch	91.2	89.5	1.7
Administration and Support Services	236.2	218.0	18.2
	<u>834.4</u>	<u>783.4</u>	<u>51.0</u>

Comparative Statement Of Personnel Costs By Activity

Activity	1983 (\$000s)	1982 (\$000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	5,450	5,074	376
Rail Transport	12,338	10,919	1,419
Road Transport	1,924	1,870	54
Other Transport	1,471	1,368	103
Research and Analysis	4,243	3,833	410
Administration	6,034	5,231	803
	<u>31,460</u>	<u>28,295</u>	<u>3,165</u>

Comparative Statement Of Personnel Costs By Organizational Unit

Organizational Unit	1983 (\$000s)	1982 (\$000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	4,733	4,361	372
International Transport Policy Committee	97	90	7
Motor Vehicle Transport Committee	124	117	7
Railway Transport Committee	10,505	9,132	1,373
Water Transport Committee	1,225	1,072	153
Western Division	960	897	63
Research Branch	2,789	2,583	206
Traffic and Tariffs Branch	2,954	2,747	207
Administration and Support Services	8,073	7,296	777
	<u>31,460</u>	<u>28,295</u>	<u>3,165</u>

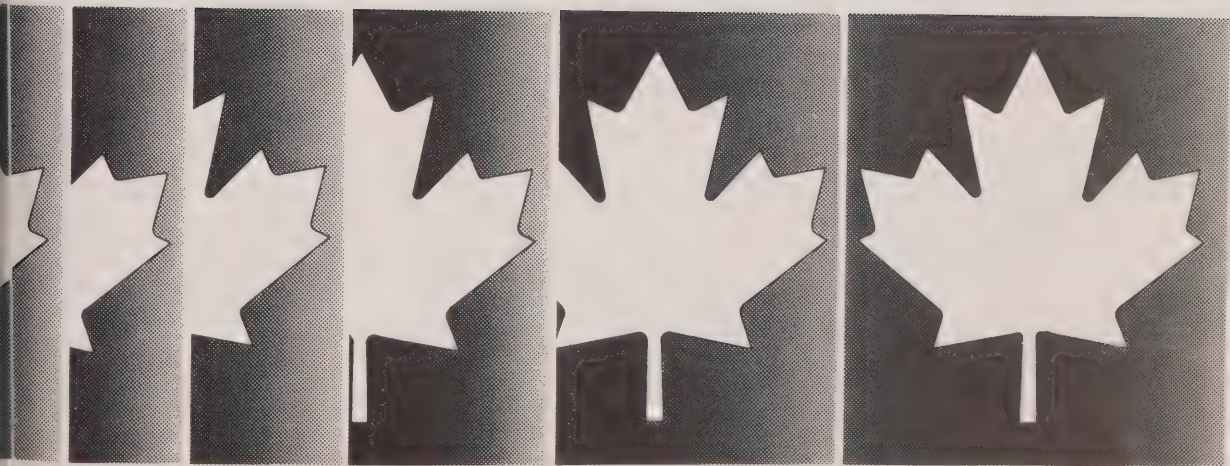
Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Activity

Activity	1983 (\$000s)	1982 (\$000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	910	814	96
Rail Transport	2,704	2,521	183
Road Transport	120	190	(70)
Other Transport	236	291	(55)
Research and Analysis	1,224	1,123	101
Administration	1,355	1,864	(509)
	<u>6,549</u>	<u>6,803</u>	<u>(254)</u>

Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Organizational Unit

Organizational Unit	1983 (\$000s)	1982 (\$000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	709	544	165
International Transport Policy Committee	52	29	23
Motor Vehicle Transport Committee	23	61	(38)
Railway Transport Committee	2,113	1,728	385
Water Transport Committee	132	191	(59)
Western Division	403	528	(125)
Research Branch	771	634	137
Traffic and Tariffs Branch	385	391	(6)
Administration and Support Services	1,961	2,697	(736)
	<u>6,549</u>	<u>6,803</u>	<u>(254)</u>

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe



The Western Division of the Canadian Transport Commission was established in May, 1979, following a Cabinet decision that the Commission should have a visible presence in Western Canada. The Western Division, headquartered in Saskatoon, has brought the Commission closer to Western Canadians. It facilitates communication with air and rail carriers, industrial shippers, the grain industry, cities, towns and communities, and all the various users of transportation in Western Canada. This enables the Commission to more expeditiously resolve both formal applications and informal complaints.

Through its interpretation of the role and function of the Commission, the division continues to promote a more effective public participation and awareness. Two Commissioners, who are members of all modal committees, and a support staff are at the Commission's Saskatoon office.

Rail

In 1983, three public hearings were held by the Western Division on applications to abandon branch lines in Western Canada and a total of 11 branch line decisions were issued during the year. Five branch line hearings are now scheduled for 1984. (See Appendices I and II respectively)

During the year, the division issued 247 orders dealing with automatic crossing protection, rail grade crossings, abandonment of rackage and construction of new rackage.

Branch Line Applications
1980 - 1983

	CN	CP Rail
Subdivisions	28	19
Total Applications	876 miles	527 miles
Operations Ordered Abandoned	714 miles	466 miles
Operations Ordered Retained	113 miles	52 miles
Applications Pending	49 miles	9 miles
The 1983 branch line program completed public hearings on all outstanding abandonment applications.		

Two reports were issued by the Western Division:

- An Implementation Report for the Calgary-Edmonton Provisional Passenger Train Service.
- Report and Recommendations in the Inquiry under Section 226 of the *Railway Act* in the matter of the accident involving VIA Rail Passenger Train 194 in the storage track at Mileage 34.9 CP Rail, Red Deer Subdivision, Province of Alberta, Mar. 23, 1983.

During the year division counsel, acting as inquiry officer, conducted a hearing on the question of allocating costs for the upgrading of a private railway crossing. His report was filed with the Railway Transport Committee and a final decision is pending.

In addition, a service issue arose in respect of CP Rail Kaslo Subdivision in B.C. where a local shipper complained to the Commission about service frequency and car supply. Through meetings with the parties involved, staff of the division were able to mediate a solution.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the Canadian Transport Commission was

reached in May, 1981, giving the Commission's Western Division responsibility for all financial audits and engineering inspections involving the branch line rehabilitation program.

This Canadian government program, designed to restore or upgrade approximately 5,600 miles of grain-dependent railway branch lines in the permanent rail network in Western Canada, continued during 1983. The standard to which rail lines are being rehabilitated will permit the movement of carloads weighing up to 220,000 lbs. at speeds of 30 mph on a year-round basis. Expenditures to Mar. 31, 1983, totalled approximately \$402 million.

In 1983, a contract was awarded to Touche Ross & Co. for auditing the expenditures on the work completed in the period April 1, 1981, to Mar. 31, 1984, and for engineering inspections of the work carried out in 1983.

Negotiations are presently taking place for a fifth rehabilitation agreement to cover implementation of the program beyond Mar. 31, 1984.

Rail Relocation Projects

The Western Division continued to help with rail relocation projects being planned at Regina and Yorkton, Sask. The Regina Phase I relocation application is actively being developed by the city and is expected to be filed with the Commission early in 1984. The technical committee, chaired by the director of Engineering Programs, Western Division, consists of the railway companies, the City of Regina, the Province of Saskatchewan and other Commission staff.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1983, construction on the Rogers Pass, B.C., project, designed to reduce the westward grade and increase main line track capacity to the Pacific coast, did not proceed pending the report of an environmental assessment review panel to determine what environmental safeguards would be necessary to protect the Glacier National Park. The report of the panel was filed in August. As well, CP Rail was awaiting passage of the *Western Grain Transportation Act*, proclaimed in November. Planning is under way to resume construction in 1984.

This grade improvement project at Rogers Pass, expected to take about three-and-a-half years to complete at a cost of approximately \$650 million, calls for the construction of 21 miles of main track. Also included are two tunnels of nine miles and one mile respectively and 11 bridges.

The Western Division heads a working group established to ensure that the conditions set out in the decision are met by the railway company. Because many

of these conditions deal with environmental considerations to minimize damage to the Glacier Park setting, an environmental-oriented monitoring organization representing Parks Canada, CP Rail and the Commission has been implemented to review and approve all work before it proceeds. Members of the Commission's working group are represented in this monitoring organization.

Bulk Commodity Co-ordination Program

Branch offices in Thunder Bay and Vancouver continue to play a vital role in the establishment of new grain export records. Despite B.C. labour disputes, record performance levels were achieved. The following tables illustrate the volumes of grain traffic unloaded and shipped during the crop year (Aug. 1 — July 31):

Contributing to recent achievements has been the changing profile of the grain car fleet. In 1983, 1,380 new hopper cars came into service, provided by the federal government. Steel covered hopper cars carry approximately 3,000 bushels compared to about 2,000 bushels in a standard box car, thereby yielding greater tonnages for a given number of unloads. The following table illustrates how the car fleet has changed over the past 15 years:

Grain Car Fleet

	Box Cars	Hopper Cars
1969	34,000 (100%)	—
1981	13,800 (50%)	13,600 (50%)
1982	10,700 (42%)	15,060 (55%)
1983	9,050 (35%)	18,600 (65%)

Car Unloads — Grain

Year	Total	Thunder Bay	Churchill	Vancouver	Prince Rupert
1980/81	390,910	233,686	7,165	129,023	21,036
1981/82	434,419	257,875	8,441	148,110	19,993
1982/83	455,974	287,438	10,121	138,389	20,026

Grain — Millions of Tonnes Shipped

	Total	Thunder Bay	Churchill	Vancouver	Prince Rupert
1980/81	24.83	15.01	.29	8.3	1.23
1981/82	29.20	17.14	.45	10.34	1.25
1982/83	31.12	19.04	.57	10.13	1.37

Vancouver Port Study

This study, initiated by the Western Division, was undertaken as a joint cooperative project by the Canadian Transport Commission, Transport Canada and the four western provinces. It is intended to identify ways to move greater rail tonnage through Vancouver by improving operations on a system basis. The first level tasks identified were the collection and analysis of traffic information, description of major rail and port facilities and an identification of operational and capacity problems. Early in 1982, Travacon Research Ltd. was engaged to perform these tasks.

In early 1983, this first phase report was reviewed with interested parties. Recommendations were made to assess specific operational changes and to evaluate the possible changes in terms of economics and operational feasibility. Because of the economic downturn, the sponsors decided to monitor the situation during the year. It is expected a review of the situation will take place in early 1984 at which time a specific course of action will be decided. Additional time will be required for development and detailed assessment of any options leading to specific recommendations.

Thunder Bay Port Study

This undertaking, modelled on the Vancouver study and designed to assess the rail plant's capacity to cope with future traffic volumes, is also a joint federal-provincial undertaking. The Canadian Transport Commission, Transport Canada and the provinces of Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Ontario are all par-

ticipants. During the year work was completed on an operating characteristics description and a series of recommendations were made to improve the capacity of the port. This work led to the formation of a Task Force composed of the CTC, CN, CP Rail, Transport Canada, Province of Ontario, City of Thunder Bay, Canadian Wheat Board, Grain Transportation Authority and the Lakehead Terminal Elevator Association. This Task Force, chaired by the Lakehead Harbour Commission, is to assess the recommendations and to develop implementation plans.

Accident Investigations

The division's Rail Operations director was involved in the public inquiry in Winnipeg during March, April and May into the matter of an accident that occurred Dec. 13, 1982, involving six runaway locomotives and an empty tank car which last contained propane. This investigation addressed issues which included shop track practices, events leading to the accident, handling of dangerous goods in the Winnipeg yard and the inherent danger of empty dangerous goods tank cars.

The director of Rail Operations, along with an officer from the Calgary regional office, was appointed under Section 226 of the *Railway Act* to inquire into the causes of and the circumstances connected with the accident on Mar. 23, 1983, involving the collision of VIA Rail train 194 with stationary tank cars at Wessex, Alta., on CP Rail's Red Deer Subdivision. This accident resulted in five fatalities. A report was prepared and dealt with at length by the Commission's subsequent public inquiry. This

inquiry, held during July, September and November, addressed issues which included the cause of the accident, the rail diesel car braking system, the handling of defects reported with respect to the safety control features, the supervision, training and administrative procedures, the care and handling of survivors and the notification of next of kin.

Division staff also participated in the public inquiry into a crossing accident on the CN Rivers Subdivision at St. Lazare, Man., Aug. 27, 1983, resulting in one fatality.

Passenger-Train Service

Following public hearings in 1981 on rail passenger services in northern Manitoba, VIA Rail submitted a report on the feasibility of a local railbus operation to service remote areas. A meeting was held in Winnipeg May 21, 1982, to discuss the question of alternate methods of providing rail passenger service in northern Manitoba. At this meeting, it was decided that the Canadian Transport Commission should prepare a report on the proceedings and propose a course of future action. On Oct. 4, 1982, the CTC issued its report which concluded that the optimum approach would be to form an advisory group to further explore the railbus concept and other methods for providing rail passenger service to remote areas. The CTC's role in this endeavour was to serve as a catalyst bringing the interested parties together to facilitate decision-making. In addition to the CTC, interested parties included Transport Canada, the Provinces of Manitoba, Ontario, Alberta and Saskatchewan, VIA Rail, CN, the City of Thompson,

the Northern Transportation Committee, the Greater Winnipeg Water District Railway and Winnipeg Hydro. Inquiries about the railbus concept were received from various sources including British Columbia, Newfoundland and Quebec, which evidently are most interested in the project and its adaptability to operation in their respective remote areas. Meetings of the Advisory Group took place during 1983 with various sub-committees including vehicle design, funding, operating procedures, marketing and conventional trains, being established. Further meetings are scheduled for early in 1984.

Agency Closures

In January, 1983, there were eight outstanding applications for agent and station removal involving a total of 44 stations. During the year, 10 additional applications were received involving stations in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia. Decisions were reached and orders issued in respect of three of these applications.

Traffic and Tariff Matters

During 1983 Western Division personnel attended and provided assistance at the following public hearings:

- Application by Crown Zellerbach Ltd., under Section 23 of the *National Transportation Act*, concerning rail carload rates on pulpwood chips, interior B.C., to Port Mann, B.C. It was heard in Vancouver, B.C. July 12—14, 1983. Decision issued Nov. 28, 1983.
- Application by Prince Rupert Grain Ltd. and Ridley Grain Ltd., under Section 262 and 265 of the *Railway Act* and Section 23 of the *National Transportation Act*, concerning responsibility for construction of required rail receiving and departure yard to serve new grain terminal near Prince Rupert, B.C. This was heard in Prince Rupert, B.C. May 10—11, 1983. Order issued Dec. 21, 1983.
- Other activities by Western Division staff, in concert with Traffic and Tariffs Branch personnel, were:
 - Investigation into the general question of railway inter-switching limits.
 - Guidance and assistance to United Oilseeds Ltd., Lloydminster, Alta., in order to resolve a freight rate disagreement on shipments of vegetable oil moving to Vancouver for export.
 - Mediation of a dispute involving Western Assembly Ltd., Port Coquitlam, B.C., and the railways concerning joint rail rates from Port Coquitlam, B.C., to Eastern Canada.
 - Advice concerning a complaint by D.D.O. Enterprises Inc., Roxboro, Que., concerning application of currency exchange surcharge tariff. An amicable agreement was reached without the necessity of a formal Section 23 application.
 - Investigation of a complaint from the District of Kitimat, B.C., to do with railway infrastructure and freight rate levels. In 1984, the division foresees an additional workload for its traffic section brought about by the coming into effect of the new *Western Grain Transportation Act*.

Air

The Western Division continued to handle all applications for new and amended licences as well as notices of proposals for change of control and transfers of commercial air services in Classes 4, 5, 6, 7 and 9-4 based in the four western provinces. Requests were also received and action taken for waivers for licensing requirements pursuant to certain sections of the Air Carrier Regulations, including flying training authorities for non-licensed centres.

In 1983, 215 applications for new and amended authorities, plus notices of proposals, were received for processing in the Western Division. At year end, 63 of these applications/proposals were still active. A total of 168 decisions were issued from the Western Division, an increase of 70 per cent from 1982. In addition, 88 public notices regarding applications were issued. There were 151 requests received and granted for waivers of licensing requirements for flying farmers, use of private aircraft and parachute/glider operations. Forty-three waiver applications for non-licensed flying training bases were received and concluded.

During the year, staff of the division attended and provided assistance at four public hearings on air applications. These hearings were held in Campbell River, Prince George and Kelowna, B.C., and in Hull, Que.

In the spring, 1983, a member of the Western Division staff, along with a member of the Air Transport Committee's Ottawa staff, was engaged in an analysis of air service requirements in northern

British Columbia. Pursuant to this survey, a report was issued containing specific recommendations for present and future air services in the area.

The division continued to receive numerous enquiries concerning committee procedure and policy, tariff filings, status of applications in processing, and consumer and industry complaints.

J.A.D. Magee, Chairman

J.-L. Bourret

D.H. Chapman

Gérald Drainville

J.M. McDonough

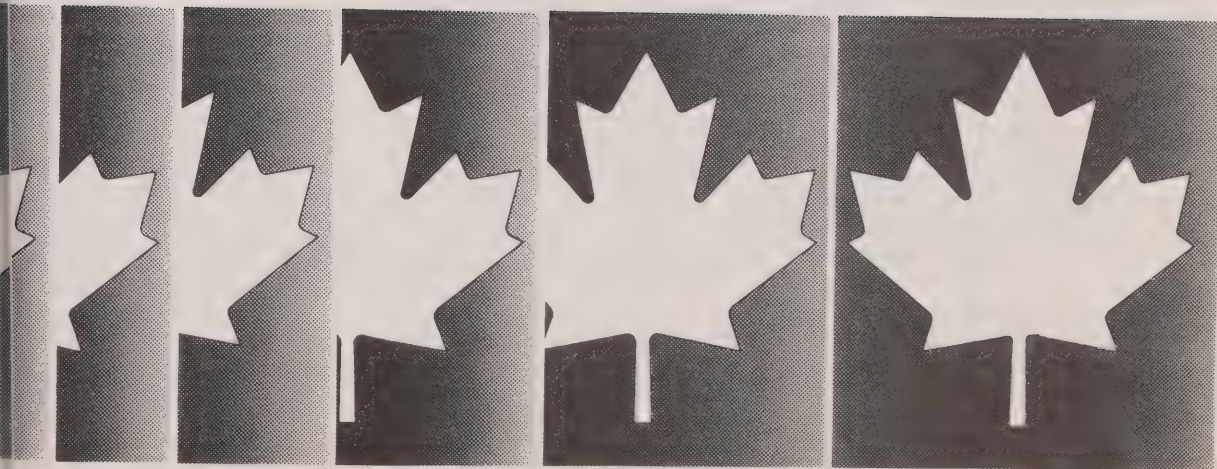
R.J. Orange

J.D. Thompson

Anne-Marie Trahan

J.F. Walter

B.R. Wolfe



The Railway Transport Committee (RTC) regulates rail transportation under the jurisdiction of the Federal Government. The *National Transportation Act*, the *Railway Act*, and the *Railway Relocation and Crossing Act* provide the main statutory authorities for RTC regulation.

The regulatory activities of the RTC cover both technical and economic aspects of railway operations. (See Appendix III)

Regulatory Activities

Rail safety is the major regulatory activity in the technical area.

There are five broad categories of activity — accident investigation; equipment and infrastructure and operating quality control monitoring; regulation and compliance in the movement of dangerous commodities by rail; the railway/highway interface; and the development of standards. Three fifths of the RTC staff resources in 1983 were in support of safety regulation.

The responsibility for ensuring an adequate quality of service to users is the second major activity in the technical area. Regulatory activities here include the monitoring of passenger services, branch line abandonment applications, approval of new track construction, examination of applications for the consolidation of local stations and dealing with complaints put forward by freight shippers, railway passengers and railway labour organizations. Regulation of quality of service used approximately one-tenth of RTC staff resources in 1983.

In the area of economic regulation, the RTC is responsible for the auditing of the accounts of Canadian railways under federal jurisdiction; analysis and develop-

ment of railway costing methodologies; the determination of subsidy payments under the *Railway Act*, which amounted to \$415 million in 1983, and the auditing of the operating railways' charges to VIA Rail, amounting to over \$400 million per annum for invoice settlement. This activity absorbed almost one-third of RTC resources in 1983.

Railways under federal jurisdiction are required to file tariffs with the RTC. This is administered by the Commission's Traffic and Tariffs Branch and is covered elsewhere in the report.

Like other committees, the RTC is directed by a chairman and commissioner members. The committee holds weekly meetings to deal with ongoing regulatory matters and public hearings into major transport issues. In total, the committee held 27 hearings during 107 sitting days in 1983, and issued 30 decisions and 1,248 orders. These figures include rail hearings handled by the Western Division on behalf of the RTC.

Administratively, headquarters' staff are organized into three branches. Technical regulation is carried out by the Safety and Services Branch and the Standards and Development Branch. The Rail Economic Analysis Branch is responsible for the accounting, costing and subsidy activities.

The committee has six regional offices: Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary and Vancouver. These regional offices carry out the inspection programs necessary for the technical regulation of safety and quality of service, which are described under the headquarters' branches below. The crucial role of the regional offices in the successful perform-

ance of RTC technical regulation is evident in that nearly two-thirds of technical regulatory staff are located in these six regions.

Safety and Services Branch

The mandate of the Safety and Services Branch is to ensure that railways provide the public with a safe, efficient transportation service.

The branch is responsible for three main areas of technical regulation. These include accident investigation, monitoring of railway operations, equipment and infrastructure, and the monitoring and evaluation of quality of service including response to related complaints.

Accident Investigation

Railways under federal jurisdiction are required to file reports to the Canadian Transport Commission on all accidents. The reporting occurs on an immediate basis except for those involving only minor financial damage. The accident reports include data on fatalities and personal injuries caused by derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases and other incidents resulting from railway operations.

During 1983, the branch was advised of some 4,232 accidents/incidents, although many of those were of a minor nature, 1,140 cases were referred to the regional offices for investigation or auditing. These cases included 534 crossing accidents, 250 derailments and 90 collisions. (See Appendix IX)

Section 226 Accident Investigations

This type of accident investigation is carried out by RTC staff members given powers of independent investigation under Section 226 of the *Railway Act*. A total of six investigations were authorized in 1983 as follows:

- Mar. 23
 - Collision at Wessex, near Carstairs, Alta., mile 34.9 Red Deer Subdivision, between VIA Rail passenger train and CP Rail cars stationary on storage track. (S. 226 and hearing);
- May 16
 - Collision at Gickie, Alta., mile 7.10 Alberta Subdivision, between CN freight trains;
- June 10
 - Collision at MacMillan Yard, Toronto, Ont. between CN yard movement and stationary cars;
- Aug. 20
 - Derailments involving off-track construction equipment at mile 225.2, mile 44.3 and mile 216.3 on CN Edson Subdivision, on Nov. 9, 1981, May 12, 1982, and Aug. 20, 1983 respectively;
- Nov. 15
 - Collision at Springhill Jct., N.S., mile 57.2 Springhill Subdivision, between VIA Rail and CN freight train; and
- Dec. 15
 - Collision at Symington Yard, Winnipeg, Man., between CN trimmer engine and cars on hump engine. (S. 226 and hearing).

A crossing accident in the Rural Municipality of Ellice at St. Lazare, Man., at mile 205.27 Rivers Subdivision, CN, on Aug. 27, 1983, resulted in a RTC public hearing in order to identify

the cause and circumstances.

The previous sub-section has considered investigation of accidents after they have occurred. The other RTC activities in safety regulation are focused on prevention of accidents.

Equipment, Infrastructure and Operations Monitoring

Track and Right-of-Way Inspection

This program is a scheduled inspection of the track structure on a three-to five-year basis, to detect dangerous conditions and ensure a satisfactory level of maintenance.

There are two aspects to the program:

(a) A scheduled inspection of the right-of-way carried on in conjunction with the track inspection program. During 1983, 3,247 miles were inspected; and

(b) inspections of specific locations, where unsatisfactory conditions have been brought to the RTC's attention either by complaints or as a result of derailments. Special inspections of right-of-way were carried out at 62 locations.

Structures

This program entails the review and approval of applications, pursuant to Section 189 and 192 of the *Railway Act* for authority to reconstruct railway bridges. During 1983, 167 such applications were received and 141 orders issued.

New Capital Expenditures

This program reviews and approves work proposed by the railways on subsidized branch lines. The dollar value of work approved for the 1983 construction season was \$2,238,000 for CP Rail and \$876,000 for CN.

Right-of-Way Fire Prevention

In 1983, 403 provincial forestry officers were authorized to act on the RTC's behalf to ensure that proper fire protective measures were taken by the railways.

Restricted Clearances

This program entails the review and approval of applications for approval to construct trackage or structures that do not meet the minimum clearance requirements. During 1983, 20 such applications were processed.

Equipment Monitoring and Inspection

This program is a scheduled inspection of railway rolling stock at various locations across the country to detect dangerous conditions and monitor the quality control processes of the railways. In 1983, 3,660 motive power units were inspected by regional personnel during 798 inspection visits and 29,000 cars were inspected on 821 different visits.

During 1983, the Pilot Project, using the proposed freight car safety standards which entail inspecting cars to a safety standard rather than a maintenance standard, was continued in the RTC Atlantic Region. It is the RTC's intention to extend this type of inspection technique to the rest of the country in 1984.

RTC also carried out a scheduled inspection of train heating boilers, stationary boilers and air reservoirs, to detect dangerous conditions and ensure that a satisfactory level of maintenance is carried out. During 1983, 403 train heating boilers, 250 stationary boilers and 786 air reservoirs were inspected at various locations in Canada.

Operations Monitoring

The committee carries out a monitoring program of trains and yard operation practices. Staff travelling on train locomotives, cabooses or in passenger cars evaluate the performance of railway personnel. During 1983, staff rode 727 trains and made 203 visits to yards for operations monitoring.

The monitoring of "Gateway Inspection Points" continued in 1983 to ensure railways' compliance with the requirements of the regulations. There were 1,481 trains monitored at the 251 points with violations recorded on only four occasions.

Quality of Service

Branch Line Abandonment

This program is to ensure that branch line abandonment and removal of ancillary trackage is in the public interest and that the rationalization of the branch line network produces a more effective rail system. The Prairie Branch Line Abandonment Program is administered by the Commission's Western Division and is covered elsewhere in this report.

During the year, the RTC had before it a total of 57 non-prairie branch line abandonment applications under Section 253 of the

Railway Act, 16 of which were new applications. Orders and/or decisions were issued on 15 applications, including six on which the committee ordered that all or part of the line should continue to be operated under subsidy. Two of the orders issued have been stayed by the committee pending the outcome of appeals.

As several cases involving public hearings had not been decided by Dec. 31, 1983, the committee still has on hand a total of 48 non-prairie abandonment applications, 37 from CN and 11 from CP Rail. However, this total of applications includes 16 which have been the subject of public hearings, held either in 1983 or in previous years, and cover branch lines on which operations have been ordered continued. These applications are subject to either the statutory five-year review pursuant to Section 254(5) of the *Railway Act* or a review on a predetermined date as ordered by the RTC. One such application was under review in 1983 and the other 15 are due for review at various times within the next five years.

Orders and decisions issued in 1983 on non-prairie branch lines and non-prairie abandonment applications on hand Dec. 31, 1983, are listed in detail in this report. (See Appendices VI and VII)

Orders and decisions issued in 1983 and on hand Dec. 31, 1983 on the removal of the ancillary trackage and applications to remove ancillary trackage are also listed in detail in this report. (See Appendices IV and V)

Passenger Services

During 1983, 1,180 passenger-trains and 738 stations were monitored by RTC staff covering such on-train items as availability of accommodation, cleanliness, food, beverages and crew deportment, and station items such as the general condition, cleanliness and accessibility. A total of 517 defects or deficiencies were identified and discussed with the railways for corrective action. Of the total, 439 were train related and 78 were related to other areas of passenger services. The large number of trains and stations monitored was partly the result of the concentrated monitoring carried out on each of the holiday weekends during the year.

Following a May public hearing in Montréal, the RTC granted VIA Rail the go-ahead to consolidate its passenger-train operations at Central Station. It said the move from Windsor Station to Central Station would be subject to review in three years because of possible plans for an extension to Montréal's mass-transit system.

Public hearings were held on applications by CN to discontinue the passenger-train services operated between St. John's-Argentia; St. John's-Carbonear and between Clarendville and Bonavista, Nfld. As a result of directives contained in earlier orders of the committee, public hearings were also held on the Hearst-Nakina and the Thunder Bay-Sioux Lookout mixed passenger-train services. A decision on each of these five hearings will be issued in 1984.

To fulfill the five-year review requirements of Section 260(8) of the *Railway Act*, a public hearing was held with reference to the VIA Rail-operated (E&N) pas-

senger service between Victoria and Courtenay. In this case, a bench decision was issued ordering continuance of the service.

The status of each of the passenger services under the jurisdiction of the committee is detailed in this report. (See Appendix VIII)

Applications have been received from CN for discontinuance of the passenger-train service between Edmonton-Lac La Biche and Waterways in Alberta and also from the Quebec, North Shore and Labrador (QNS&L) Railway for discontinuance of passenger service between Sept-Îles and Schefferville, Que. Both of these applications are expected to be dealt with in 1984.

At the request of VIA Rail, the committee suspended the operation of the Matapédia-Gaspé local passenger train and gave approval to operate a daily full service train between Montréal and Gaspé on an experimental basis. This service commenced May 29, 1983, and will continue for a period of 18 months from that date.

The one-year provisional passenger-train service between Calgary and Edmonton directed by Order WDR-00199 of Mar. 31, 1981, commenced operation on July 1, 1983. Monthly progress reports will be submitted by VIA Rail for evaluation by the committee.

Agency Centralization

At the beginning of 1983, there were 16 CN agency centralization applications before the RTC for consideration. There were no new applications received in respect of CN Servocentre operations. Eight decisions were issued, three as a result of file hearings while five

applications were subject to the public hearing process. One application was scheduled for a public hearing in early 1984.

CP Rail did not submit any agency centralization applications during 1983.

Standards and Development Branch

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Dangerous Commodities
- Railway/Highway Interface
- Standards and Regulations

Dangerous Commodities

In accordance with the requirements of the *Railway Act* and the *National Transportation Act*, the Railway Transport Committee regulates the transportation of dangerous commodities by rail, and through the *Safe Containers Convention Act*, inspects containers.

Railway companies under CTC jurisdiction transported a total of 210,100 dangerous commodity carloads in 1983. Detailed studies of dangerous commodity movements were made in Vancouver and Toronto, with the relevant staff reports placed in the public domain. RTC orders were issued in respect of Vancouver in December, 1983 and further action in respect of Toronto will be addressed early in 1984. The standard RTC dangerous commodity programs are in two categories: regulation and compliance.

Dangerous Commodities Regulation

This activity includes development of new and revised regulations for the transport of dangerous commodities by rail; amendment and revision of regulations for bulk storage facilities; provision of advice to shippers and carriers; presentations to emergency response groups; liaison with government departments, municipalities and industry and the preparation of special studies on the movement of dangerous commodities in various regions throughout Canada. During 1983, two amendments were issued to existing regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail. Mandatory use of the Commissions's standardized Emergency Response Forms also became effective Aug. 1, 1983.

The Commission's amendment of May 11, 1983, revised the List of Dangerous Commodities by which shippers and rail carriers determine proper shipping name, classification, United Nations number, packaging and labelling requirements of a given hazardous product. To accommodate movement by rail of "hazardous substances" from Canada to the United States, the U.S. Reportable Quantity Number has been shown in conjunction with all appropriate commodities in the List of Dangerous Commodities. This amendment also defines specific criteria for determining which specific dangerous commodities should be included in the newly-prescribed class of forbidden materials and packages, and lists certain prohibited commodities which the Commission does not allow railway companies to transport.

A further amendment December, 1983, deferred the mandatory compliance date of regulations governing division 3.3 flammable liquids (high flashpoint group) to Jan. 1, 1985.

Twelve inspections were carried out for the approval of pressure vessels, with reference to approval of the Applicant as an Independent Inspection Agency under Section 71.15 of the Commission's Red Book. Of these 12 inspections, seven orders were issued approving manufacturers and five orders were issued approving independent inspection agencies.

There were five RTC orders issued approving new bulk storage facilities, 70 orders issued revising previously issued orders where facilities were modified and 130 orders issued rescinding previous approval when there was failure to comply with one or more sections of the Bulk Storage Regulations or removal of the installation.

Dangerous Commodities Compliance

Compliance activities include accident investigation where dangerous commodities are involved; monitoring the compliance of carriers with train marshalling, documentation, placarding, blocking and bracing of carload and LCL shipments, and other requirements; issuance of special permits; inspection of bulk storage facilities; instruction to shippers; and approval of explosives handling sites.

During 1983, the Dangerous Commodities Division answered 1,620 written inquiries and 5,904 verbal inquiries for information and/or assistance. In addition, 166 telephone calls were made by danger-

ous commodities officers responding to accident/incident situations. Analysis was carried out on 440 accident/incident reports submitted by railway companies as required by Section 74.508 of the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail. Accident reports were also examined from both the Bureau of Explosives and RTC regional offices. Of these accident reports, 275 were handled with appropriate officials for compliance with the regulations.

In cooperation with the Rail Economic Analysis Branch and CTC Information Processing Services, the Dangerous Commodities Section has developed a detailed design system so that information on reported accidents and incidents can be retrieved from an established data base. The RTC plans to have this system in place and operational early in 1984. Such a detailed system will allow dangerous commodities officers to monitor carrier compliance with the Commission's regulations and analyze the effect of safety related improvements throughout the railway system.

In the area of special permits pursuant to Section 73.22(a)(1) of the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, there were 197 new special permits issued, 65 denied, 167 revised and seven revoked. Special permits were issued for transfer of product, single trip movement, new blocking and bracing techniques and dangerous commodity packaging. Some 18 special permits were issued approving non-CTC specification portable tanks while three were issued approving non-CTC specification cylinders. In nearly all instances, with the exception

of product transfer, drawings were examined and tests were introduced to ensure that all standards of safety were effectively maintained.

About 445 bulk facilities for the storage of dangerous commodities were inspected. Sixty facilities for hydrostatic retesting were inspected and 54 approved. In drum reconditioning, three were inspected and approved. Pursuant to General Order 1978-11, four explosives handling sites were approved while two sites were pending at the end of 1983.

Standards and Regulations

The Standards Division develops and revises regulations dealing with railway operations, engineering and rolling stock. Technological, organizational and administrative changes in the railway industry must be examined and regulations must be responsive to the wider economic and social changes in Canada. The impetus for change comes from five main sources:

- Hearings conducted by the Railway Transport Committee;
- investigations conducted under Section 226 of the *Railway Act*;
- analysis of data arising from RTC programs described elsewhere in this report;
- representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association and from the public at large; and
- representations from federal, provincial and municipal governments.

Railway Safety Advisory Committee

The Railway Safety Advisory Committee (RSAC), established by the RTC in 1972, held three meetings in 1983 chaired by a Commissioner and comprising representatives of railway management, railway labour and RTC staff.

The technical review committees and their working groups, through which the RSAC functions, held meetings to examine in detail proposed new regulations and/or revisions to existing regulations. New regulations examined related to passenger car safety, railway communications, railway incident reporting and railway event recorders.

Revisions or amendments to existing regulations included: electric sparks prevention (E-16); pipe crossings under railways (E-10); railway engine whistle and bell (O-25); railway grade separation (E-5); railway interlocking systems (E-13); railway motive power equipment (O-21); railway radio; railway safety appliance standards regulations (O-10); railway signal and traffic control systems (E-14).

Regulations

The Commission issued the Railway Freight Car Roller Bearing Regulations, the Railway Hot Box Reporting Regulations and the Operating Employees Safety and Health Regulations. Recently, a working group was formed with Labour Canada to develop changes to the *Canada Labour Code*, Part IV, which would enable occupational safety and health regulations to be covered under the Code. The working group is studying all existing CTC and Labour Canada regulations to determine what changes will be made necessary by the new Code.

The following changes were approved by the RTC and are currently with the Privy Council Office:

- Amendment to the Railway Freight Car Roller Bearing Regulations to provide clarification of intent vis-a-vis the "revenue service fleet";
- revocation of the Handling of Freight at Flag Stations Regulations (O-4); and
- amendments to the Regulations O-8 Uniform Code of Operating Rules as follows: Engine Whistle Signals; Main Track Switches; and Use of ReflectORIZED Materials.

Railway/Highway Interface

Railway Crossing Protection

The branch authorizes: the construction and reconstruction of railway/highway crossings at grade; the installation and modification of automatic warning systems and of other improvements for the protection, safety and convenience of the public at railway/highway crossings; and the construction and reconstruction of grade separations.

Federal funding has been provided for such projects since the beginning of the century and has been a significant factor in reducing crossing hazards. The number of fatalities from railway/highway crossing accidents has continued to decline to a low of 57 in 1983. Nevertheless, the Railway Transport Committee is still very concerned at the incidence of railway/highway crossing deaths.

RTC staff investigates the sites of all railway/highway crossings accidents where casualties occur and the majority of non-casualty accident sites. A slow order

reducing train speeds to 25 mph is automatically applied at all public crossings where casualty accidents have occurred. Where there are no automatic protective devices at public crossings and inspection has indicated that such are needed, RTC staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action.

RTC is cooperating with "Operation Lifesaver," directed towards increased public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada. RTC headquarters and regional offices staff participate in an advisory capacity. Provincial programs have been initiated in eight provinces.

Following the receipt of project applications by the committee and as a result of those it originated, commitments and payments of \$10 million were made under Section 20, *Railway Relocation and Crossing Act* from the 1983 budget for approved projects. In crossings at grade and crossing warning systems, 270 projects were completed.

Grade Separation

Funding for grade separations is under the Urban Transportation Assistance Program. Payments under this program are made by Transport Canada, which allocates funds to the provinces for railway relocation and grade separations. The investigations are carried out by the Railway Transport Committee to ensure that the proposed work satisfies engineering requirements and is realistic in terms of cost. In 1983, 15 orders for grade separations were issued after recommendations have been received and funding approved by the Minister.

Also in 1983, 30 grade separation projects were completed without federal funding.

Rail Line Relocation

The relocation of trackage from the centre of Amos, Que., was authorized by order issued in 1981. It is expected that the project will be completed in early summer, 1984. In Regina, Sask., discussions on rail line relocation commenced in 1982 and a formal application from the city is expected early in 1984. Funding has been approved by Transport Canada.

Railway Traffic Control Signal Systems

Twenty-three project applications relating to train control signal systems were investigated, completed and approved. Also, 175 projects of a miscellaneous signal nature were investigated, completed and approved.

Railway/Highway Protective Devices

During the year, protective devices at railway/highway crossings were upgraded by improving the light units to provide a higher light output; increasing the flashing rate of light units to provide more conspicuous and effective warning; and exchanging painted gate barriers for red/white reflectorized type.

In-depth studies were carried out on: train motion detection equipment as related to railway/highway crossing protective devices; accident rates at particular railway/highway crossings and remedial action to be taken; and capital and annual maintenance costs of railway/highway protective devices towards the simplification

of a method of payment and reduced costs to roadway authorities.

Additionally, ongoing studies are being carried out on flood lighting at public railway/highway crossings to determine its effectiveness and on the use of active advance warning signs on the approach to such crossings. Branch officers are active on committees that are carrying out research on protective devices.

Construction projects of a signal nature completed during the year totalled 198.

Rail Economic Analysis Branch

The branch is responsible for railway accounting, costing and the economics of specific services including subsidy administration. (See Appendices X to XVI)

Subsidy payments approved by the Railway Transport Committee in 1983 were:

\$311,765,628	1983 Advance Claims ¹
54,369,867	1982
49,351,553	1978-1981
<hr/>	
\$415,487,048	(TOTAL)

1 Payments for 1983 Advance Claims are in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act*. No. 4, 1975.

Accounting Systems Analysis

This division is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA), the audit of railway records, depreciation rates, cost of capital and the analysis of financial reports.

The UCA Manual, which prescribes accounting instruction and the framework of accounts for rail operations, was fully revised and issued in 1981 with its application to be phased in over the years 1982 to 1984. In addition, the annual report to RTC and Transport Canada, redesigned for compatibility with the new UCA and to incorporate other improvements, is being implemented over this period. The timing of changes in both the records of and reporting by the railways has had a significant influence on the nature of the work in all the division's major spheres of responsibility.

Special activities undertaken in 1983 and requiring continued emphasis in future included identification and resolution of transitional accounting issues; issuance of interpretation bulletins and amendments pertaining to the UCA whenever the need is apparent; and monitoring an increasing flow of railway depreciation studies in support of requested depreciation rates.

Major audit activities of the division in 1983 were marked by further progress in the quality of audit programs and covered various aspects of railway records deemed of importance on the basis of analytical reviews or cyclical considerations. Of special interest were: a study of CP Rail's accounting treatment for refurbishing costs of a major equipment component which resulted in a ruling on the subject; allocations of corporate overheads between rail and non-rail operations; studies of fixed asset investment base of CN and CP Rail for cost of capital and subsidy purposes; and consideration of appropriate accounting methods to govern special aspects of VIA Rail's operations.

The division fulfilled its responsibilities with regard to the audit and review of the 1981 CN and CP Rail charges to VIA Rail and is also progressing this work for 1982.

The Commission continued work on the general inquiry into the cost of capital. The technical committee, composed of representatives from the railways, the provinces and the wheat pools, held its last meeting during the year in preparation for the May, 1984, hearing.

Costing Systems Development

This division develops costing methodologies and the computerized costing systems to be employed by the Class I and Class II railways. This includes the verification of unit and specific costs for purposes of branch line and passenger subsidy payments, the audit of CN and CP Rail charges to VIA Rail, support for the regulatory hearing program and the determination of costs for prescribing rail freight rates, including the rate for statutory grain under the *Western Grain Transportation Act*. In addition, the division provides computer services for the whole of the committee's activities.

The division completed the verification of the final unit costs of CP Rail for 1981 and 1982 and the final unit costs of CN for 1981. These final unit costs were subsequently approved by the committee. The division established the 1981 unit and specific costs for Algoma Central Railway and the Ontario Northland portion of the "Northlander" which is claimed for subsidy purposes through CN. The division partici-

pated in the audit of charges from CN and CP Rail to VIA Rail for 1981. The rationale for these charges is detailed in the operating agreements between the railways and these charges are based upon the costing methodologies developed from the Commission's Costing Regulations. At the request of VIA Rail, a review was undertaken of additional charges for 1982, contained in the annual invoice submitted by CN to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger trains. The committee accepted the application by VIA Rail for cost disclosure regarding joint-facility charges billed through CN and CP Rail to VIA Rail for Toronto Terminal Railways.

As a result of previous staff appearances before the Standing Senate Committee on Transport and Communications and the House of Commons Standing Committee on Transport, an updated report entitled "A Comparison of AMTRAK and VIA Costing Approaches", dated April, 1983, was prepared by division staff. In response to a request by the House of Commons Standing Committee on Transport, a breakdown of station expenses charged to VIA Rail by CN for 1981 was prepared.

During 1983, the division committed considerable resources to the finalization of branch line subsidy payments to CN for 1978-1981. The division was also actively involved in the forecasting of railway costs for the movement of western grain for the 1983-84 crop year. These costs were the basis for determining the new rate scale for the movement of statutory grain under the *Western Grain Transportation Act*. The division will continue to be responsible for the annual deter-

mination of the rate scale for the movement of statutory grain under the authority of the *Western Grain Transportation Act*. This will include responsibility for the annual determination of those western branch lines to be designated as grain dependent.

The division's responsibility for computer services to other branches of the committee produced designs for several new computer systems, including railway accidents and the recording of historical information concerning orders issued by the committee. Three micro computers were purchased to facilitate the processing associated with smaller systems within the committee and to reduce the growth in the costs of providing computer services.

Rail Services Analysis Division

The division determines and recommends the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty; provides analytical support at public hearings; does annual investigations of CN and CP Rail charges to VIA Rail; and develops cost estimates required for the establishment of freight rate levels.

During 1983, the Commission continued its financial support for eligible passenger services not operated by VIA Rail. A major project, initiated during 1982 to finalize CP Rail branch line subsidy claims for 1977-1980 inclusive, was completed as scheduled on Mar. 31, 1983. A similar project for CN branch line claims in respect of years 1978-81 inclusive is scheduled for completion by Mar. 31, 1984.

As a continuation of the branch line hearing program initiated in July, 1981, public hearings were held in 1983 for nine branch line abandonment applications, including two by the Western Division. Nine other applications were advertised to obtain public response without public hearings and five decisions were issued on such applications, including two by the Western Division. Also, 17 new applications for branch line abandonment were filed by the railways during 1983. The Commission held five public hearings relating to passenger-train service discontinuance applications during 1983.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertakes an annual investigation of CN and CP Rail charges to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger-train services. The railways' charges are analyzed to ensure costs are determined in accordance with the Commission's Railway Costing Regulations. The Commission's determinations are used for settlement invoice purposes. On Sept. 30, 1983, as scheduled, the Commission reported to the Minister on the results of its audit of the year 1981.

Costing of rail operations was carried out to establish freight rates related primarily to movements subject to "Eastern Rates" payments and the transportation of rapeseed products governed by Order-in-Council P.C. 1976-894. During 1983, the verification of costs for CN and CP Rail "Eastern Rates" movements for the year 1981 was completed and 1982 is currently in progress. Costs for rapeseed movements for the years 1983 and 1984 were verified for both CN and CP Rail

and forwarded for rate-making during the year. An investigation of costs associated with the movement of Newfoundland container traffic was also conducted and as a result two interim orders were issued disallowing certain non-compensatory rates.

M.D. Armstrong, Chairman

R.A. Azzie

J.-L. Bourret

D.H. Chapman

Paul Langlois

J.M. McDonough

R.J. Orange

J.D. Thompson

Anne-Marie Trahan

B.R. Wolfe

The Air Transport Committee (ATC) administers Part II of the *Aeronautics Act* and formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibility and Authority

Overview

The committee is established under the *National Transportation Act*. It promotes an effective national air transportation system capable of meeting the air travel needs of Canadians and visitors to Canada at the lowest possible fares and rates. The committee regulates the entry and exit of air carriers, ensures that air carriers' tariffs are just and reasonable, enforces the economic regulations issued under Part II of the *Aeronautics Act*, develops and promulgates additions and amendments to the Air Carrier Regulations to ensure the effective economic regulation of air transportation and advises the Minister of Transport on civil aviation matters.

Licensing

Pursuant to the *Aeronautics Act*, the operation of commercial air services requires that air carriers be licensed. Some services must satisfy the committee that public convenience and necessity requires the service while others are subject only to proof of financial and operational capability. In certain cases, licence exemptions are available for such operations as flying farmers, use of aircraft by an employee for an employer, air shows, demonstrations of aircraft and parachute jumping.

Licences or exemptions are obtained by filing applications with the committee. The application process includes, where

appropriate, notice to obtain input from the public and competing air carriers. Public hearings are held in instances where there is evidence of extraordinary public interest or impact on competing carriers and the file record is inadequate.

After the committee has considered the application, the material in support and any opposing or modifying interventions, a decision is issued. If the decision is favourable, the appropriate licence authority is issued subject to the applicant complying with the committee's requirements. (See Appendix XVII)

Tariffs and Services

The prices and conditions for transportation of passengers and goods are governed by tariff publications issued by carriers and filed with and accepted by the ATC. These tariffs are available to the public from either the carrier or the committee.

Tariffs must be clear and definite. The conditions of carriage and the level of tolls have to be just and reasonable. Travel restrictions imposed on deep discount fares are designed to encourage the utilization of a carrier's unused capacity without curtailing the capacity available for essential air services offered at normal rates. The committee has the authority to take action if there is unreasonable pricing or unjust discrimination.

Enforcement

The ATC must also ensure that persons do not operate commercial air services without valid licences or that licensees do not operate contrary to the conditions of their licences or tariffs. Enforcement examiners and

licensing and tariff staff investigate contraventions.

Regulatory Analysis

The Air Carrier Regulations are reviewed by the committee on its own motion or as problems are brought to the committee's attention by air carriers or the public. Proposed changes are advertised, interested persons' comments are considered and recommendations are made to the Commission for approval.

Subsidy Administration

The government's Regional Air Carrier Policy authorizes certain subsidies for Regional Air Carriers. The committee administers this subsidy by auditing financial data of carriers and authorizing payments. Similarly the contracts for air services subsidized by Transport Canada are audited by the committee's staff.

Organization

The committee staff comprises four branches: Administration, Air Service Analysis, International Air Transport and Operations. Each branch reports to the committee through the executive director of the ATC.

Administration Branch

The Administration Branch comprises the Secretariat of the committee and the Financial and Administrative Services Section.

The Secretariat prepares decisions, orders, notices of hearing as well as agendas and minutes of committee meetings.

The Financial and Administration Services Section co-ordinates estimates and forecasts for budget purposes and oversees the management of the committee's human and fiscal resources.

Air Services Analysis Branch

The five divisions in this branch provide economic, regulatory, financial and operational analysis and advice to the committee.

The Economic Analysis Division is the committee's economic advisor, assessing whether applications meet the test of public convenience and necessity and that of public interest, providing support staff at hearings and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole.

The Audit Division monitors air carrier accounting practices, and when appropriate, makes recommendations for changes in the committee's policies, rules and regulations of a financial nature, and on standards of financial fitness applicable to all Canadian air carriers. It assesses all applica-

tions submitted to the committee for new air services, transfers, changes of control, mergers and amalgamations so as to make recommendations on what financial requirements need to be imposed to ensure that new licensed commercial air carriers and expanding carriers commence newly-authorized operations on a sound financial basis. Division staff conduct special investigations and field audits to determine the financial status of individual air carriers, the validity of subsidy claims and to provide financial advice and assistance to the Enforcement Section of the Operations Branch.

The Financial Analysis Division provides advice to the ATC on the justness and reasonableness of proposed fare and tariff changes, air carrier subsidies, the financial adequacy of carriers operating domestic and international charters, and the related systems to protect passengers' advance payments.

The Operations Analysis Division studies the operation and management of air carriers and investigates and reports on the performance and operational characteristics of aircraft and equipment used in specific commercial air services. The division also supervises the computer systems for processing aviation statistics.

The Policy Advisory Division develops and recommends amendments to the economic aspects of the Air Carrier Regulations and participates in interdepartmental committees involved in the development of government aviation policies. This division is also involved in reviewing and recommending modifications to the committee's statistical reporting requirements and in representing

the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization.

International Air Transport Branch

The branch ensures that the regulatory structures and mechanisms in bilateral and multilateral agreements on international air services suit the needs of Canadian users of air transportation and assist in augmenting the economic benefits that accrue to Canada and Canadian air carriers from international air services. The branch, although part of the ATC staff, also reports to the International Transport Policy Committee on policy matters concerning international air transport.

The major activities of the branch include collaborating with other government departments in preparing for and negotiating agreements with foreign governments which lead to the development or modification of air services; participating in the implementation and administration of Air Service Agreements especially through analysis and interpretation of their conditions and operative clauses and advising on their effect upon Canadian users and air carriers; consulting with foreign aeronautical authorities concerning the operation of international scheduled and charter air services; and representing Canadian interests at meetings of international and intergovernmental organizations such as the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Operations Branch

This branch has two divisions: Licensing and Tariffs and Services.

The Licensing Division administers the committee's domestic and international licensing policies and regulations and comprises four sections.

The Domestic Section works primarily in analysis and compliance as applied to licensing of domestic unit toll, specialty and charter operations and to complaints alleging unauthorized operations out of another carrier's base or between points on another carrier's licence.

The International Section handles the licensing of both scheduled and charter international air services into and out of Canada. This includes overseeing the large volume of international advance booking and inclusive tour charters. The section also attends in support of certain international air negotiations between Canada and other countries. (See Appendices XVIII and XIX)

The Analysis Section provides analytical reports on regulations, licences and applications.

The Enforcement Section is responsible for the investigation and prosecution of illegal and unlicensed air operations. In addition to its headquarters in Ottawa, this section has personnel in Vancouver, Edmonton and Winnipeg.

The Tariffs and Services Division administers the committee's requirements on tariffs, tolls and services and includes three sections.

The Scheduled Services Section is responsible for the passenger fares, the cargo rates and the services of regular scheduled unit toll air carriers in Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3. The Charter Services Section is responsible for the rates and services of charter air carriers in Class 4 and 9-4. The Records Section maintains the public record of all tariffs and schedules or patterns filed with the ATC. (See Appendices XIX and XX)

The division handles investigations into complaints and the conduct of investigations into alleged malpractices by air carriers. The division has promoted the adoption of tariff/contract provisions to define more clearly the conditions according to which the carrier is prepared and/or able to transport the disabled. In addition, because the international establishment of tariffs involves a very different process than it does domestically, the division is continually involved in the pricing of international air transportation whether by bilaterals with individual countries, by multilateral talks with groups of countries (ECAC-ICAO) or by the pricing conferences of international air carrier associations (IATA).

Amsterdam or Brussels. A Canadian-designated airline can operate to Bucharest with full traffic rights at one intermediate point and two beyond points. The agreement also provides open in-transit rights through Bucharest to and from points in third countries for the Canadian carrier and a conditional future intermediate traffic right for the Romanian carrier.

Saint Lucia

Negotiations in Castries, Saint Lucia, Sept. 21 to 23 resulted in the conclusion, *ad referendum*, of an Air Services Agreement. The supplementary Exchanges of Notes permit the Government of Saint Lucia to designate the carrier owned and controlled by the Government of Trinidad and Tobago as its carrier for the operation of the agreed services. The agreement gives Saint Lucia immediate access to Toronto via intermediate points in the Caribbean and conditional future access to Montréal. In exchange, Canada receives access to Saint Lucia from any point in Canada via two points in the Caribbean and two points beyond Saint Lucia with full traffic rights.

Bilateral Negotiations

Following a Feb. 8, 1983, announcement by the Minister of Transport that exceptions would be considered on a case by case basis to the 1976 moratorium on additional foreign carrier access to Lester B. Pearson International Airport, Toronto, negotiations were held at the request of Portugal—Aug. 15 to 18, and Denmark, Norway, Sweden—Oct. 11 to 13, 1983. Although both rounds proved inconclusive, future talks are anticipated in 1984.

Activity Highlights

Romania

An agreement initialled *ad referendum* in June, 1981, was finally signed on Oct. 27, 1983. The agreement permits an airline designated by Romania to operate air services from Romania to Montréal and beyond to New York with in-transit rights for traffic originating in or destined for two of either Copenhagen, Vienna,

A fourth round of negotiations was held in Ottawa Aug. 29 to 31, 1983, at the request of the Mexican government in the current series of talks aimed at amending the 1961 agreement. Although the round ended without conclusion it provided the delegations with the opportunity of clarifying their positions. Mexico is interested in expanding its rights to operate in the Canada-Mexico market, including increased charter operations, whereas Canada's interests lie in eliminating certain elements from the old agreement, which could pave the way for a resumption of scheduled services by a Canadian carrier. A fifth round is expected in 1984.

Consultations

Canadian aeronautical authorities held consultations with their peers in the Polish Civil Aviation Administration Jan. 28, 1983, concerning charters; with the Dutch Department of Civil Aviation Mar. 2, 1983, concerning charter and tariff matters; and with the Swiss Federal Office of Civil Aviation June 15 to 16, 1983, concerning tariffs.

Consultations through correspondence were conducted with aeronautical authorities of a number of other countries.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

A representative of the branch continued in 1983 to serve as the Canadian alternate delegate to the Air Transport Committee of ICAO which is a permanent body dealing with air transportation, and economic matters.

The branch participated in the 24th Session of the ICAO

Assembly in Montréal, Sept. 20 – Oct. 7, 1983. During the preparatory work for the assembly, the branch was involved in the examination of air transportation, and economic as well as related legal matters. At the assembly, the committee representative was responsible for Canadian participation in the Economic Commission of the assembly. The assembly produced several conditions which will impact on the future development of international air transport. A member of the staff participated in the 25th Session of the Legal Committee in Montréal, April 12-15, 1983, which established the ICAO work program in the legal field and dealt, *inter alia*, with the Warsaw treaty system on the liability of airlines and with the liability of air traffic control agencies.

A member of the staff continued to represent Canada on the ICAO Panel of Experts on Regulation of Air Transport Services. The panel held its seventh meeting in March, 1983, which was devoted particularly to the development of guidelines for the regulation of non-scheduled air transport.

Other International Meetings

The branch participated in a meeting at Washington Feb. 9-10, 1983, on the implementation of the 1978 Bonn Declaration on unlawful seizure of aircraft. The ATC involvement is related particularly to regulatory techniques and to co-ordination with ICAO activities.

The Sixth and Seventh ECAC/United States of America meetings on North Atlantic pricing took place in Paris, July 6-8, 1983,

and in Washington, Oct. 24-29, 1983. As an official observer, a representative of the ATC attended discussions centered on elements of the 1982 Memorandum of Understanding between the United States and certain ECAC member states.

A member of the branch was the Canadian observer to the Special Meeting of the IATA Passenger Conference 12—Canada/Europe at Brussels, June 1-3, 1983. The meeting was part of multilateral IATA efforts to solve some urgent tariff problems in the operation of scheduled air services between Canada and Europe.

The branch continued its responsibility for chairing the Canadian National Facilitation Committee which is concerned with ICAO's facilitation program (Annex 9 to the Chicago Convention) and the Interdepartmental Committee on ICAO International Air Law Activities (ICIIALA).

Meetings with Air Carrier Associations

At the invitation of the organizations concerned, ATC commissioners and senior staff attended annual general meetings of air carrier associations held during the year, providing valuable opportunities to dialogue with member carriers and to respond directly to questions of concern to the industry as a whole or to individual segments.

Fares and Rates

The Federal Government's "6 and 5" restraint program required the committee to monitor increases by air carriers in their fares, rates and charges. This placed an added burden on the committee

and this activity will continue for the duration of the program.

In July, 1983, CP Air filed a proposed Fall Seat Sale which, after review, the committee considered the fares could be unjust and unreasonable and as a result suspended them. The carrier submitted additional justification and the committee released the suspension in August. This action cleared the way for Air Canada's matching fares to come into effect.

In October, 1983, Nordair took action to match Air Canada seat sale fares where the carriers cover competitive services. Upon urging from the committee Nordair extended such fares to all of its domestic networks with the result that northern communities got the benefit of seat sale prices.

Changes in Regulations

Changes in Regulations Approved by the Commission

Numerous changes were made to the Air Carrier Regulations during 1983. Some of the more substantive were:

- a broadened description of Class 4 Charter commercial air services to allow for performance of most Class 7 Specialty services from any point in Canada — (Class 7 services are required to provide something additional to, or different from, Class 4 services and are limited to carriage of only those persons required to assist in the performance of the specialty service);

- an indefinite exemption by applicants for Class 7 AAD and APS licences to prove present and future public convenience and necessity. However, prospective entrants must satisfy the committee that the proposed commercial air service will be financially viable and that the new entrant is financially capable of carrying out the applied-for air service;
- extension of the suspension of primary rights on livestock charters until Feb. 28, 1985, and authority for Canadian originating entity charters to be split provided that the charters are restricted to carrying livestock;
- elimination of the need for purchasers of ABC and ABC (domestic) transportation to pay in full prior to the commencement of transportation;
- the requirement to list certain information on tickets issued to ABC passengers and to provide information at the request of the committee rather than on a continuous basis;
- reduction from 75 days to 45 days in the advanced filing deadlines for ABC/ITC and ITC applications;
- authority to advertise and sell resaleable charter seats prior to Air Transport Committee approval but with a "subject to Air Transport Committee approval" notice being given and reducing the charter's obligations to provide certain information in public solicitations;
- increased minimum passenger liability insurance to \$300,000 per seat, plus an increased public liability limit varying from a minimum of \$1,000,000

for Groups A, B, A-RW and B-RW aircraft to higher amounts for larger aircraft based on the aircraft's maximum gross take-off weight;

- a requirement for all licensed air carriers to file a certificate of insurance;
- an amendment which permits the ATC to designate financial or corporate information pertaining to an applicant for a licence or to an air carrier to be confidential and thus not placed on the public record;
- a further extension, until June 1, 1984, of certain exemptions for rotating wing commercial air services requirements.

Changes in Regulations Being Considered as of Dec. 31, 1983

Changes being considered to the regulations, most of which had public notice but not yet submitted to the Commission, include:

- incorporation into the Air Carrier Regulations of the ownership, equity and financial conditions and requirements that the ATC has imposed, as a matter of policy, on prospective licensees for a number of years;
- permitting Class 1, 2 and 3 air carriers to charter aircraft from other carriers to serve the points on their licences at a toll per unit of traffic when they need extra aircraft because of demand or maintenance problems;
- allowing commercial aircraft vendors to demonstrate their

aircraft to potential customers and recover certain direct operating costs from the customers without holding a valid and subsisting licence for a commercial air service;

- amendments which would exempt ultra-light/micro-light aircraft operators from the need to hold a valid commercial licence for the purpose of dry leasing the aircraft or using them for flying training;
- a reduction in the statutory filing requirements from 45 days to 30 days for Class 9-4 entity charters by Groups A to E Canadian carriers and for all Class 9-4 charters by foreign carriers.

Reports and Studies

In March/April, 1983, staff of the Air Services Analysis Branch and of the Western Division of the Commission investigated air services in North-Central British Columbia to obtain current information on a number of issues of interest to the ATC. These included the charter market at Fort St. John, the unit toll and charter market at Tumbler Ridge and unit toll service between Prince George and Prince Rupert. The results of this study were published in the "Report on the Investigation of Air Services in North-Central British Columbia" released in December, 1983.

Staff of the Air Services Analysis Branch participated with the Research Branch in producing a report, published in November, 1983, entitled "The Low-Priced Air Fare Review — The First Five Years". This report presented the results of detailed investigation directed by the ATC of deep discount fares covering the period

1978-1982. This is the fourth in a series of low-priced air fare reviews carried out as a continuing joint Research Branch/Air Transport Committee project initiated at the direction of Governor in Council in connection with the three-year experiment concerning domestic low-priced air fares commenced in 1978.

During 1983, working documents were produced providing background material for participants at public hearings and at a pre-hearing conference held during the year. These included papers entitled: "Commercial Helicopter Operations: A Review of Economic Regulation, Operating Environment and Results", which preceded a public hearing on the helicopter operating industry in March/April; "Regulation of Courier Air Services", which preceded a public hearing on this subject in November; "Regulation of ABC (Domestic) and Domestic ITC Operations", which preceded a pre-hearing conference on air fare pricing policy, also held in November.

Regional Air Carrier Subsidies

Subsidy audits were carried out in accordance with the Regional Air Carrier Policy on the 1982 operations of Quebecair and Eastern Provincial Airways Ltd. Subsidies were paid to Quebecair for Quebec Lower North Shore services and to Eastern Provincial Airways Ltd. for losses sustained while providing essential service to remote areas.

Local Prairie Air Service Subsidy

On behalf of Transport Canada, an audit was done to determine

subsidies payable by Transport Canada to Perimeter Airlines (Inland) Ltd. for providing services on the Winnipeg-Dauphin-Brandon and Winnipeg-Dauphin-Yorkton-Saskatoon routes.

Enforcement

During 1983, the Enforcement Section was involved in 367 investigations of which 161 were referred to the RCMP for further investigation and possible prosecution. Response to allegations of illegal commercial air carrier activity, under the guise of lease or management agreements, continued to dominate the section's attention.

The Memorandum of Understanding on Enforcement between the CTC and RCMP was ratified and has much improved co-ordination of ATC/RCMP response to allegations of illegal commercial air carrier activity. To further enhance these joint efforts, the section provided 12 formal lectures to RCMP across Canada on investigative procedure under Part II of the *Aeronautics Act* and related regulations.

The Enforcement Section continued joint training activity with its counterparts in the Canadian Air Transportation Administration (CATA). Members attended or lectured at four CATA training sessions.

Public Hearings

Public hearings held by the ATC comprised a total of 32 sitting days in 1983, including one which commenced in 1982 but carried over to 1983. These hearings were held in St. John's, Nfld., Hull, Que., Barrie, Ont., Edmonton, Alta., Yellowknife,

NWT, Vancouver, Kelowna, Campbell River and Prince George, B.C., and dealt with matters ranging from rotating wing services and courier air services, the change of control of a major rotary wing operator, to applications for Class 2, 3, 4, 7, 9-2 and 9-4 authorities.

A public hearing into the regulation of commercial air services using rotary wing aircraft, but excluding specific individual licence applications, was held in five Canadian centres during the spring of 1983. The hearing reviewed amongst other things the effect of the partial deregulation implemented by the CTC at the request of the Minister of Transport in April, 1980, and determined if these changes should be retained or eased further.

Subsequent to a request from the Minister proposing a public hearing on air fares, the committee held a pre-hearing conference in mid-November to define the scope, timing and locations for a public hearing to commence in February, 1984. The February hearing will address domestic air pricing and the effect of transborder and international fares and of the regulation of ABC (Domestic) and ITC Domestic Operations. This will determine what modifications, if any, the committee should make to its policies or practices; what amendments, if any, the committee should recommend that the Commission make to the Air Carrier Regulations; and what changes, if any, the Commission should recommend to the Minister of Transport concerning national transportation policy.

The committee announced that after the national air fare hearing,

it is proposing to have a separate hearing in northern and remote communities on the cost of air transportation in northern and remote areas.

Other Matters

In response to a surge of applications and anticipated applications filed under the Exchange of Notes, L-9 and 278, of the Non-Scheduled Air Service Agreement between the United States and Canada, the committee, in August, 1983, informed the U.S. Civil Aeronautics Board of the criteria it considers appropriate for services of a local and regional nature. These were: the true origin and destination and volume of the traffic to be carried, the relationship between the proposed service and routes established under the Air Transport Agreement, the length of the route and the size and type of aircraft to be used. Particular emphasis was placed on the fact that the traffic to be carried on local and regional services should be primarily destined to or originating at points named in an application.

Consistent with these criteria, applications by Empire Airlines and Eastern Air Lines were returned to the carriers and an application by Northwest Airlines was denied.

Significant Decisions

Decision No. 7235, Feb. 4, 1983, approved an application by Eastern Provincial Airways Limited for deletion of a condition which restricted it from operating turnaround services between Montréal and Fredericton and Montréal and Saint John.

Decision No. 7556, Aug. 19, 1983, approved for a period of two years an application by Canadian Pacific Air Lines, Limited and by Eastern Provincial Airways Limited for Canadian Pacific Air Lines, Limited to contract to Eastern Provincial Airways Limited the segment Montréal and Halifax authorized under Licence No. A.T.C. 3092/80(S) of Canadian Pacific Air Lines, Limited using Group F aircraft.

Decision No. 7629, Sept. 20, 1983, denied an application by Northwest Airlines, Inc. for authority to operate a Class 9-3 service between Billings, Montana, and Calgary, Alta., using fixed wing aircraft in Group G because the committee concluded that in the manner it was proposed to be served, the route did not qualify as regional and local within the intent of the Exchange of Notes between U.S. and Canada numbered L-9 and 278, respectively.

Decision No. 7673, Oct. 11, 1983, made following a public hearing held at Kelowna, B.C. in April, 1983, approved for a period of two years an application by Kelowna Flightcraft Air Charters Ltd. for authority to operate a Class 9-2 International service between Penticton, B.C. and Spokane, Wash., using propeller driven aircraft in Group E, restricted to a maximum of seven return flights weekly.

Decision No. 7686, Oct. 20, 1983, denied an application by Pacific Western Airlines Limited for amendment of certain of its Class 1 licence authorities to permit unrestricted service between Calgary and Vancouver and Edmonton and Vancouver. As this proposal involved the impact of mainline carriers operating turnaround services within a

regional carrier's route system, the committee proposed holding a public hearing to examine the matter.

Decision No. 7743, Nov. 21, 1983, did not disallow a change of control of Pacific Western Airlines Limited from the Government of the Province of Alberta to Pacific Western Airlines Corporation, a holding company wholly owned by the Government of the Province of Alberta.

Decision No. 7791, Dec. 15, 1983, and made following a public hearing held in April, 1983, at Hull, Que., disallowed the change of control of Okanagan Helicopters Ltd. from Wescan Resource Equipment Ltd. to United Helicopters Limited, Wescan Resource Equipment Ltd. and The Resource Service Group Ltd.

Decision No. 7700, Oct. 25, 1983, and made following a public hearing held at Hull, Que., during December, 1982, January and February, 1983, approved with modifications applications by Federal Express Corporation and Airborne Express Corporation for authority to provide courier air services between points in the United States and Canada.

Paul Langlois, Chairman

R.A. Azzie

D.H. Chapman

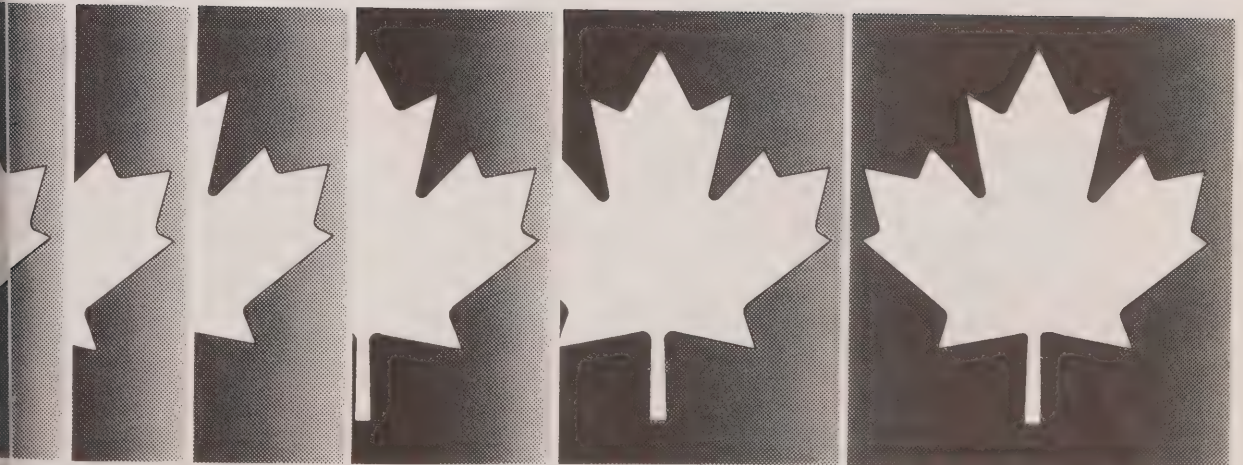
D.H. Jones

J.M. McDonough

Anne-Marie Trahan

J.F. Walter

B.R. Wolfe



Established under the general authority of the *National Transportation Act*, the Water Transport Committee (WTC) administers a number of acts of Parliament that concern the regulation of certain aspects of water transport. It provides information and advice to the Federal Government on the development and operation of water transport services.

The WTC administers the *Transport Act* which governs the transport of goods and passengers by ship on the Mackenzie River and certain general cargo services on the Great Lakes. The committee's quasi-judicial functions include licensing of carriers/ships and the approval of tariffs. In considering applications for water transport licences, the committee must determine whether public convenience and necessity require the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another. The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs. See Appendix XXI)

A second regulatory responsibility pursuant to Section 27 of the *National Transportation Act* concerns acquisitions of water carriers. If objections are raised either to proposed acquisitions of, or to mergers between water transport companies, the committee conducts an investigation to ensure that the proposed acquisition is not unduly restrictive of competition or prejudicial to the public interest.

Another regulatory activity involves the coasting trades, which include the movement of goods or passengers between Canadian ports. Ships under foreign registry may participate in these trades if no suitable Canadian ship is available to provide the service. As set out in the Coasting Trade Exemption Regulations, foreign ships must apply for exemption from the provisions of Part XV of the *Canada Shipping Act*. In such cases the CTC advises the Minister of National Revenue as to the availability of suitable Canadian ships.

The committee administers the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979*. Internationally, it is a common commercial practice for shipping lines involved in the liner trades (transocean container ships operated on regular schedules) to form associations of carriers organized along geographic lines, to set uniform rates and coordinate services. Under Canadian law, these associations, termed "shipping conferences", are permitted to operate, provided they comply with the provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act*. In administering and ensuring compliance with this act, the committee maintains tariff filings and a record of agreements and acts as a conciliator between the conferences and the shippers.

Under the *Pilotage Act*, a pilotage authority has been created in each of four geographical regions to establish, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service. Each pilotage authority is required by the act to give public notice in the *Canada Gazette* of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any

interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection with the Commission. In such instances, the proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include public hearings. The appropriate pilotage authority is then governed by the WTC recommendation.

The *St. Lawrence Seaway Authority Act* requires that authority to file certain tariffs with the Commission.

Under the *National Transportation Act* the Commission has a responsibility to conduct investigations, maintain records, make reports and provide advice on the development and operation of water transport services in Canada. In support of these advisory responsibilities, the committee maintains an ongoing program in international maritime transport matters, maintains certain statistical data bases and carries out economic investigations as required.

Organization

The committee is composed of eight Commissioners, headed by the chairman of the committee. The committee meets every two weeks to consider ongoing matters and holds public hearings on major issues. During 1983, the committee held three public hearings and issued 12 decisions.

The committee staff is organized into four units:

The International Maritime Transport Branch monitors the international shipping industry and analyzes the economic impact of

international multilateral and bilateral agreements and of developments in international shipping on Canadian shipping services. The branch provides advice on measures to protect the Canadian public interest and represents the Commission on the economic aspects of international organizations. This branch is an integral part of the WTC but also reports to the International Transport Policy Committee on policy matters related to international shipping.

The Multimodal and Maritime Economics Branch provides economic and financial advice on a wide range of matters, including applications for licences under the *Transport Act* and the entry of foreign vessels into the coasting trade, inquiries relating to proposed acquisitions, and examination of proposed tariff changes under the *Pilotage Act* and the *Transport Act*. The branch plays a lead role in economic investigations, maintains the committee's data base, and provides advice on the economic aspects of regulation and the development of water transport services.

The Merchant Shipping Branch administers the licensing provisions of the *Transport Act*, conducts searches for suitable Canadian ships in response to applications for entry of foreign ships into the coasting trades, and administers the *Shipping Conferences Exemption Act* and matters arising out of the *Pilotage Act*.

The Secretariat is responsible for issuing orders, decisions, licences and official correspondence on behalf of the committee, for preparing agendas and minutes of meetings and for the management of the resources of the committee, both human and financial.

Regulatory Activities

Transport Act Licences

Licensing authority was granted to 11 carriers to provide services in the Mackenzie River region and Western Arctic in 1983. (See Appendix XXIII)

As part of its deliberations, the WTC held public hearings at Inuvik, NWT in March, 1983, on applications to operate services within the Mackenzie Delta and between Tuktoyaktuk and Inuvik, NWT. A decision was rendered April 30, 1983.

On Aug. 5, 1983, the Commission signed an agreement with the Royal Canadian Mounted Police whereby the RCMP are *ex officio* WTC enforcement officers for purposes of implementing the Memorandum of Understanding agreed to for the enforcement of the licensing provisions under Part II of the *Transport Act* 1970 R.S.C. c.T-14, in respect of the Mackenzie River, the Mackenzie Delta, the Western Arctic waters and Athabasca Lake and its tributaries.

As a result of the planned withdrawal of the Northern Transportation Company Ltd. (NTCL) from Lake Athabasca water services, and in response to a request by the Minister, the committee undertook an investigation in June, 1983, to find potential operators to replace NTCL in that region. Four applicants applied for licences for the 1984 navigation season. The committee plans to hold a public hearing into these applications beginning Jan. 10, 1984, at Fort McMurray to complete the investigation.

On the Great Lakes, one carrier, Newman Harbour Terminals and Transportation Inc. was exempted by special regulations from the application of the *Transport Act* to operate a "Roll-on Roll-off" water transport service between Windsor and Thunder Bay, Ont.

Acquisitions

In 1983, the committee closed its files on three proposed acquisitions because no objections were received. They were:

- Canada Steamship Lines of Montréal, Que., to acquire an interest, by share purchase of Atlantic Freight Lines of St. John's, Nfld. (Nov., 1982)
- Crowley International Inc. of San Francisco, a subsidiary of Crowley Maritime Corporation, to acquire an interest in Arctic Transportation Ltd. of Calgary, Alta. (Mar., 1983)
- Transport Desgagnés Inc., of Quebec City, a subsidiary of Le Groupe Desgagnés Inc., to acquire by transfer of 100 per cent of the shares of Techno-Maritime Ltée, of Quebec City, and indirectly to acquire interests in Navigation Sonamar Inc. (Mar., 1983)

The committee held public hearings in 1983 concerning the following transactions involving the Canadian National Railway Company (CN):

- (1) the acquisition by CN of an additional share interest in Eurocanadian Shipholdings Limited;
- (2) the purchase by CN of certain assets of Task Terminal Ltd. and Cast Containers Limited, the lease by CN to Task of the same assets, and the acquisi-

tion by CN of an option to acquire all common shares of Task which are now owned by Eurocanadian;

- (3) the options of CN to convert its preferred shareholdings in Eurocanadian for common shares of Cast Containers and thereafter to exchange its common shareholdings in Eurocanadian and Intericast S.A. for additional common shares of Cast Containers.

These proposed transactions were published in the *Canada Gazette*, Part I, as follows: (1) on Jan. 9, 1982 (2) and (3) on Oct. 23, 1982. Hearings were held at Dartmouth, N.S., on Sept. 13 to 15, 1983, and at Hull, Que., on Sept. 26 and Oct. 13, 1983. The committee intends to issue a decision in this matter in early 1984.

In October, 1982, the Water Transport Committee was made aware that, subject to Foreign Investment Review Agency (FIRA) approval, Compagnie Maritime Belge of Antwerp, (CMB) Belgium, would increase to 100 per cent its holdings in Dart Containerline Ltd. "Dartcan Inc". Following a hearing held on April 21, 1983, the committee concluded that Section 27 NTA applied to the transaction (Decision 11-83, dated Aug. 29, 1983) and ordered CMB to publish the required notice. An application for review of this decision was denied by the Review Committee Nov. 28, 1983.

Coasting Trade and Commercial Maritime Activities

The committee, in accordance with its responsibility under the Coasting Trade Exemption Regu-

lations, continued to review applications made to the Minister of National Revenue for waivers under Part XV of the *Canada Shipping Act*.

Of 146 such applications received during the year, 123 were recommended for temporary entry, eight were denied and 12 were withdrawn. Forty-four of these were for vessels or activities not addressed in the regulations and which were referred to the Advisory Committee on the Availability of Certain Canadian-flag vessels, chaired by the WTC representative, before Revenue Canada was advised on the suitability and availability of Canadian equipment. (See Appendix XXII)

In an attempt to adapt to recent changes in Customs legislation, the terms of reference of the Advisory Committee on the Availability of Certain Canadian-flag Vessels were modified and it was renamed the Advisory Committee on Coasting Trade on Aug. 22, 1983.

Shipping Conferences Exemption Act, 1979

The Water Transport Committee administers this act which exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act*, subject to prescribed obligations placed on member lines. The legislation has been in force since April 1, 1979, and will expire March 31, 1984, unless extended by proclamation for a period of not more than five years. The committee participated in a federal government inter-departmental committee which has had the responsibility of reviewing the effectiveness of the current legislation and considering proposals for amendments.

During the year the Canadian Shippers' Council, the "Shipper Group" designated by the Minister to represent shippers' interests, requested the Commission to attempt to resolve contentious issues with two conferences. Committee staff investigated the tariff conversion from Canadian to U.S. currency by the Canada-Mediterranean Freight Conference and found that there had been no contravention of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979*. Staff also investigated the inclusion of the bunker surcharge into the freight rate by the East Canada-Japan/Korea Freight Conference and mediated at a meeting between representatives of that conference and representatives of the council. The results of the meeting were inconclusive.

As of Dec. 31, 1983, the Commission had on file documents of 48 shipping conferences whose member lines provided service at Canadian ports. This figure is unchanged from Dec. 31, 1982. These 48 conferences represent 73 lines providing 269 services at North American ports; 43 of the lines offered scheduled services on 177 inbound and outbound trade routes at Canadian ports. In addition the Commission has on file two space charter agreements and a co-ordinated service agreement representing a total of 11 lines as well as four line consolidation agreements. (See Appendix XXIV)

Pilotage Authorities

All four Pilotage Authorities published proposed tariff amendments in the *Canada Gazette* in accordance with the *Pilotage Act*. They were:

- The Atlantic Pilotage Authority for the Atlantic Pilotage Area

and the Newfoundland, Labrador Non Compulsory area on Aug. 20 and Oct. 1, 1983;

- The Great Lakes Pilotage Authority on Jan. 21, 1983;
- The Laurentian Pilotage Authority on Sept. 10, 1983;
- The Pacific Pilotage Authority for both the Coastal Pilotage and Fraser River areas on April 2, Sept. 24 and Nov. 5, 1983.

No objections were received to any of the proposed tariffs which all respected federal government five per cent guidelines.

St. Lawrence Seaway Authority

As required by Section 16 of the St. Lawrence Seaway Authority Act, the St. Lawrence Seaway Authority filed the St. Lawrence Seaway tariff of charges for crane service revocation, that became effective April 15, 1983, and amendments to The Champlain Bridge Tariff, 1983-412 that became effective Dec. 15, 1983.

International Organizations

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD)

The Commission again participated as a member of the Canadian delegation to multilateral negotiations at the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). An important element of this work involves the formulation of a general maritime policy covering the shipping relationships between OECD

countries, including those which are Canada's major trading partners and suppliers of shipping tonnage for serving the Canadian export and import trades.

If formally accepted, certain negotiated agreements known as Phase III and Phase IV of the OECD program, will serve as guidelines for harmonized national maritime policies of OECD countries. The Commission continued its ongoing analysis of the Phase IV negotiations to determine if acceptance of these obligations will provide an economic benefit to Canada.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

The Commission participated at the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), as a member of the Canadian delegation to the Working Group on International Shipping Legislation. Following its earlier initiative at UNCTAD, the Commission was involved in the development of a Canadian position on maritime insurance and helped form international standard clauses for voluntary adoption by the parties in the marine insurance policy. Close liaison and consultation were maintained with underwriters, brokers, and consumers, through an inter-departmental committee considering this and related matters. The Commission is playing a leading role in the Canadian delegation which has encouraged international support for the "named perils" approach to hull insurance currently used in the Canadian industry.

During 1983, the Commission contributed to the development of

Canadian positions on two other issues under discussion in the UNCTAD. They were conditions of registration for ships and for maritime fraud. In the former, a meeting of a preparatory committee was held in 1983 to produce a set of draft principles concerning the conditions upon which vessels should be accepted for national shipping registers. These principles will be considered at a UN diplomatic conference in 1984. Within this forum, the developing countries continued to bring about the eventual phase-out of open registry (flag of convenience) shipping by the enshrinement, in an international agreement, of a "genuine" economic link between ship and flag. In the second issue, the growing incidence of commercial crime committed in connection with the international movement of goods and ships has prompted the establishment of an Ad Hoc Intergovernmental Group on Maritime Fraud. This group, which will convene in 1984, will consider all aspects of maritime fraud including piracy.

United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)

The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea ("the Hamburg Rules") was adopted in 1978. This convention provides a legal regime for the maritime carriage of all goods, except where a charter has been arranged and no third party cargo owner is involved. Canada abstained in the final vote to adopt the Convention on the grounds that there were no Canadian data to show that the "economic package" was adequate.

Following studies undertaken by the Research Branch, however, it appears that the economic package of the Hamburg Rules may, in fact, be adequate, thereby removing doubts the Commission may have had toward the Convention's suitability for adoption in Canada.

Investigations and Economic Analysis

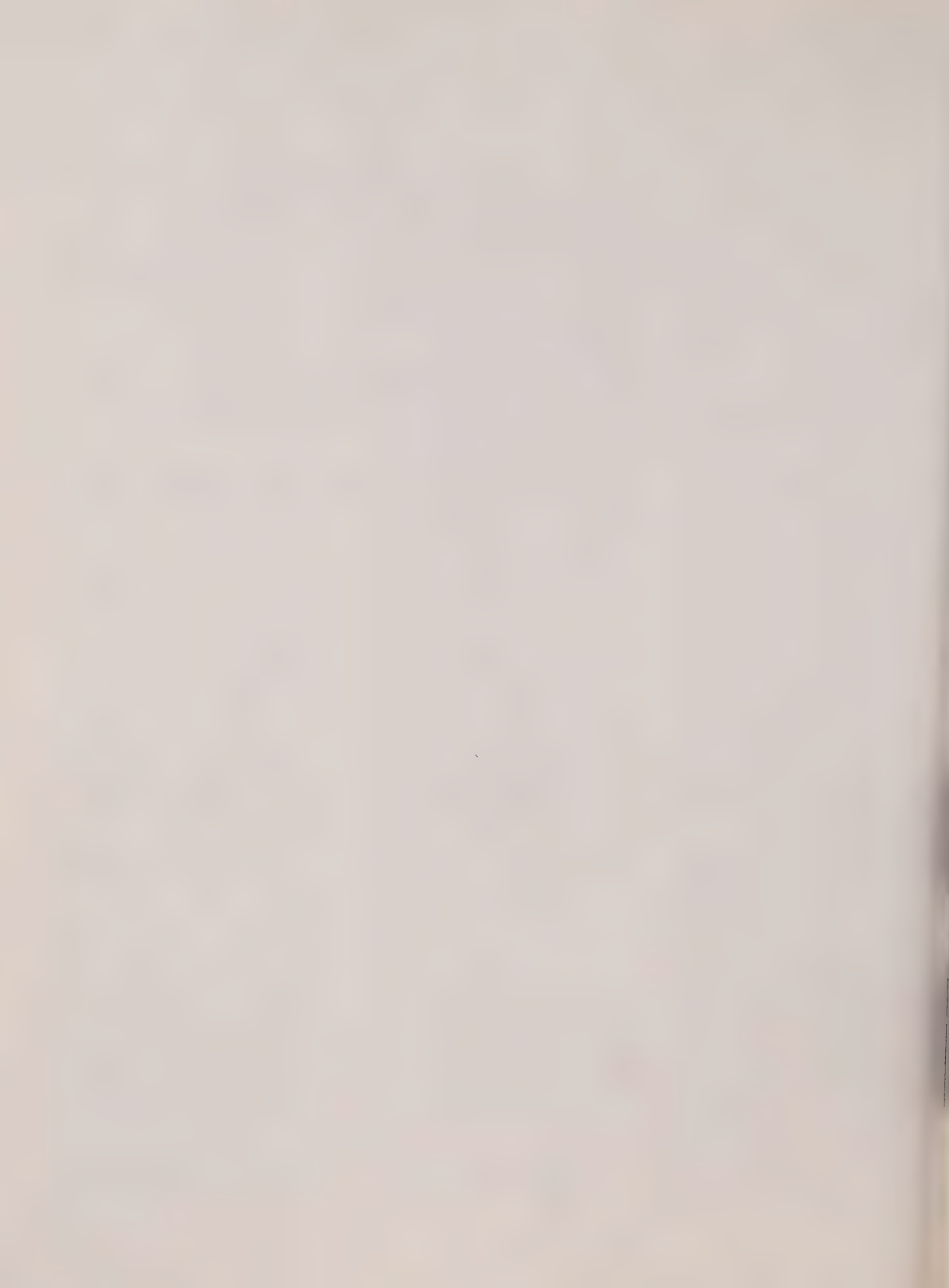
During 1983, the committee produced a number of reports concerning Canada's maritime trade with the countries of Central and South America and on the shipping serving this trade. Entry into, and participation in, some of these trades has become subject to unilateral regulation from the foreign end of the route. These reports are significant in that they will serve as the basis for a future in-depth study of foreign control over, and economic regulation of, shipping in the trades between Canada and Latin America and its effects upon Canadian trade and carrier interests.

The committee conducted an inquiry concerning the pricing practices adopted by shipping lines for the multimodal movement of cargoes from the Far East to Central Canada. Requested by the Minister of Transport, this inquiry arose out of a complaint by a group of West Coast international freight forwarders. A report is scheduled for early in 1984.

In response to a complaint from the Dominion Marine Association concerning a revision of port fees at Port Cartier, the committee initiated an investigation of port fees at St. Lawrence ports and the impact on lake carriers of the revised fees at Port Cartier. A report is scheduled early in 1984.

The committee continued to prepare shipping information, data analysis and expertise on a variety of matters. Considerable progress was made in computerizing the maritime cargo origin and destination data base. This program of modernization and review was extended to the Canadian ship data used extensively by the Commission and other federal government departments. The committee continued to publish the Canadian Merchant Fleet lists.

The committee initiated inter-departmental discussions on further improvements to the collection and assembly of information on international marine statistics.



Gérald Drainville, Chairman

J.-L. Bourret

D.H. Jones

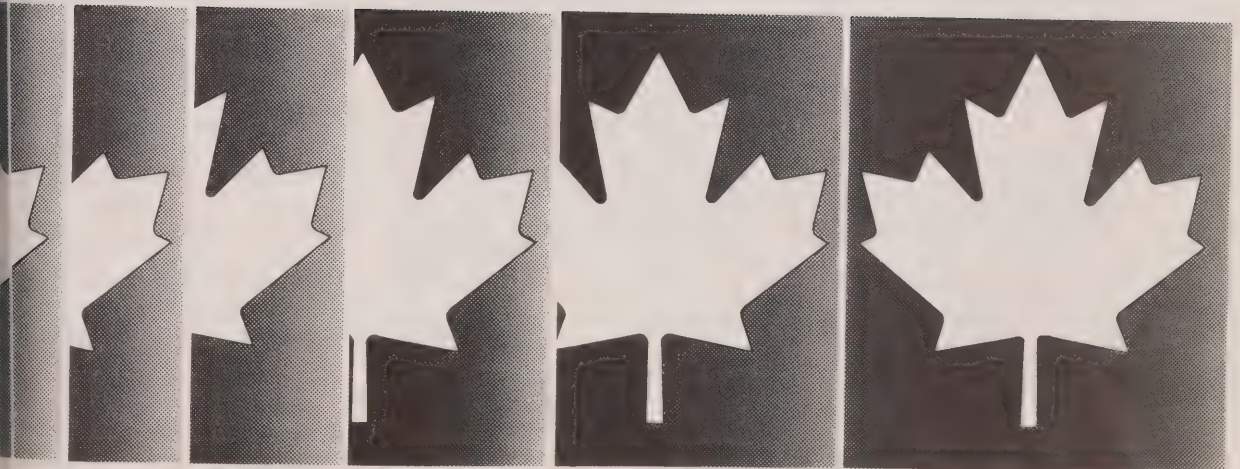
J.M. McDonough

R.J. Orange

J.D. Thompson

J.F. Walter

B.R. Wolfe



The committee is primarily engaged in processing and ruling on applications from motor vehicle carriers for the transport of goods on Sundays as authorized by the *Lord's Day Act*. It also administers Section 27 of the *National Transportation Act* as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other transport undertaking that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the *National Transportation Act* establishes direct federal regulation of extra-provincial commercial motor transport. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect, except for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order in Council, came under the jurisdiction of the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) in August, 1976.

In addition, the MVTC is responsible for the administration of the Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA). Under this act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic provinces region. Commercial carrier truckers are included in this designation.

Lord's Day Act

The Commission is empowered under Section 11(x) of the *Lord's Day Act* to permit the transportation of goods on Sunday. In reaching a decision, the Commission is required to have regard for the object of the Act, that Sunday be a day of rest whenever possible, and also for the prevention of undue delay in the delivery of goods.

In 1983, the committee granted 25 permanent authorities and 187 temporary authorities on Lord's Day applications by for-hire and private truckers. This compares with 43 permanent and 207 temporary authorities granted in 1982.

Acquisitions (Section 27, NTA)

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest.

In 1983, the committee received 44 notices for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 27 of those cases because no objections were received. One case was the subject of a public hearing resulting in a decision not to disallow the proposed acquisition. The 16 other notices of acquisition were being processed at year's end. In 1982, the committee received 19 notices of acquisition, none of which was disallowed. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition."

Hearings

The number of committee public hearings has dropped sharply as a result of a new policy adopted in May, 1981, whereby most applications for permanent authorities to transport on the Lord's Day are dealt with by the committee through file hearings based on evidence supplied in writing.

As a result the committee held only one public hearing in 1983 — one that dealt with a proposed acquisition — compared with 18 in 1982 and 38 in 1981. All 25 Lord's Day authorities issued last year were granted after file hearings.

It is hard to gauge how much money and time the trucking industry and its customers have saved because of this committee's policy but one good indication may be the 32 per cent which the Motor Vehicle Transport Committee has been able to permanently cut from its operating budget.

Roadcruiser

In December, 1982, CN Roadcruiser filed a new special local passenger tariff (4-9) which went into effect Jan. 17, 1983. The new tariff involved an average fare increase of six per cent, sufficient to generate additional revenue of approximately \$230,000 for the year 1983. Cost increases for the same period were estimated at \$375,000. The company's overall operational deficit for 1983 was forecast at approximately \$300,000.

In November, 1983, Roadcruiser filed a new local passenger tariff (4-10) which was to become effective Jan. 1, 1984, reflecting a rate increase of five per cent over that of tariff 4-9 and generating revenues of approximately \$220,000. Increased costs due to inflation for 1984 over 1983 are expected to total \$305,000. Losses for 1984 are estimated at \$300,000.

During rate hearings held in 1981, Roadcruiser indicated that future rate increases would probably enable the company to reach a break-even point sometime in 1983. With the imposition of "6

and 5" per cent limits on new rate charges during 1983 and 1984, the company indicated that the break-even point is still some time away.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), which provides payment on railway freight shipments in the same region.

Payments certified for truckers under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* during 1983 amounted to \$39.1 million compared to \$45.8 million in 1982. (See Appendix XXV)

In August, 1983, a ruling of the Commission's Review Committee rescinded a prior decision of the Motor Vehicle Transport Committee concerning certain claims for subsidy, under the terms of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations, in respect of movements of peat moss which eventually terminate in the United States.

The committee had ruled that since the applicant, CN, shipped peat moss to Canadian border points for subsequent export to the U.S., such shipments contravened regulations prescribing, *inter alia*, that an outward movement (for which subsidies are granted) "does not include the transportation of goods... that are exported from Canada...".

Accordingly, the committee ordered the discontinuance of rate reductions on this type of traffic and further ordered the

applicant to reimburse the monies already paid as subsidy for such movement.

The Review Committee's ruling centers around the fact that while the majority of shipments of peat moss involved eventually find their way into the United States, it is not possible to tell exactly what percentage of the goods will be exported in any given year. If it had been intended that subsidies be made payable on the basis of export statistics per producer per year, different regulations than those existing would have been written. Consequently, the Review Committee found that the subsidies were properly payable.

In the past year, the committee turned down several applications from truckers in the Atlantic Region seeking subsidies for the transportation of goods under the terms of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations. The denial of applications has been based on the ineligibility of the movements or the goods shipped or on the corporate structure of the firm applying. In the latter cases, the committee was not satisfied that the effective control of the trucking company was independent of the producer or shipper of the transported goods, as called for by the regulations.

Two trucking companies denied subsidies on these grounds have appealed the committee decision to the Federal Court which had not ruled on the matter at year's end.

J.M. McDonough, Chairman

J.T. Gray

Yves Dubé

M.D. Armstrong

Gérald Drainville

D.H. Jones

Paul Langlois

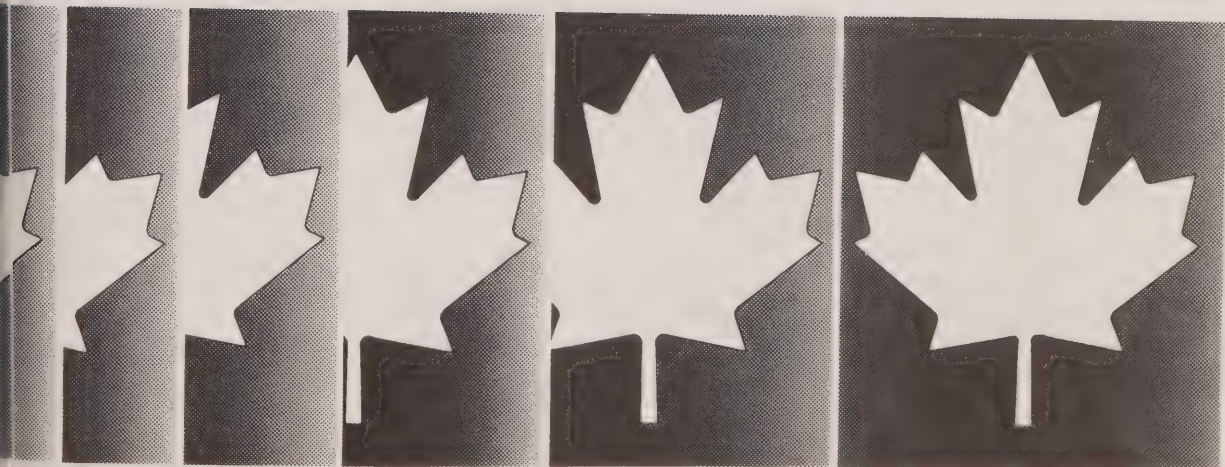
J.A.D. Magee

Alternates:

R.A. Azzie

J.F. Walter

Anne-Marie Trahan



The International Transport Policy Committee (ITPC) advises the Commission on the development of any regulation or regulatory policy affecting transport between Canada and other countries. It has no direct regulatory function.

International Transport

International Transport is concerned, in particular, with the economic and legal aspects of international transport issues and with the reconciliation of Canadian interests in the domestic and international fields.

The committee represents the Commission on international and intergovernmental organizations and at conferences concerned with transport matters affecting regulatory action. It contributes to the interdepartmental forming of Canadian policies. Its representatives participate in the negotiation of international transport agreements, analyze and report on the probable economic and legal impacts, and propose or recommend appropriate measures of implementation. In so doing, the committee consults, when necessary, with concerned Canadian agencies, both public and private.

The committee has three branches, one attached to the Air Transport Committee and two to the Water Transport Committee.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multi-

lateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to provide maximum economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

International Maritime Transport Branch

This branch provides a continuous analysis of the major international factors affecting maritime economic policy and their impact upon shipping, mostly foreign-flag, serving the import and export trades of Canada. Positions taken by the committee on economic regulatory policy are presented by the branch during formulation of Canadian governmental positions and international multilateral negotiations. Reports are made to the committee and others as required on the economic benefits to Canada of international maritime agreements.

Multimodal and Maritime Economics Branch

This branch directly serves both the International Transport Policy Committee and Water Transport Committee.

On behalf of the International Transport Policy Committee, the branch continued to monitor economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means into and out of Canada. It was the Commission's representative in the ongoing interdepart-

mental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers and facilitation of transport documentation.

The Commission was requested to provide a rapporteur to assist the secretariat of the UN Economic Commission for Europe in its preparatory work on multimodal transport methodologies. The branch fulfilled this request and provided an expert to oversee a study of multimodal data provided by member states and prepared a report on multimodal transport policy approaches. The report was a basic document for the third session of the Group of Experts on Transport Trends and Policy. The branch also actively participated in the in-house Task Force on Multimodal Transport.

A description of the branch's activities related to maritime transport is found under the report of the Water Transport Committee.

Commodity Pipeline Transport Committee

59

D.H. Jones, Chairman

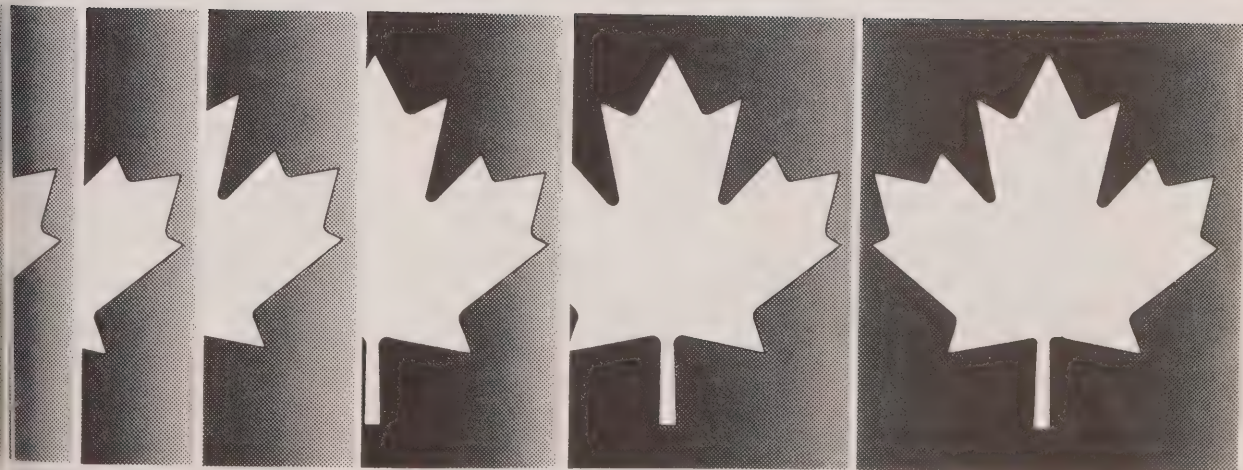
R.A. Azzie

J.-L. Bourret

J.M. McDonough

R.J. Orange

B.R. Wolfe



Most Canadian resource products can be transported by pipeline. Pipelines for the transmission of commodities, other than crude oil and natural gas, are called "commodity pipelines". The Commodity Pipeline Transport Committee (CPTC) is responsible for the regulation of such pipelines, if they cross provincial, international or territorial borders.

The CPTC draws its authority from Part II of the *National Transportation Act*. Since its formation, the CPTC has operated with these powers and under the provisions of Section 24(1) of the NTA.

If a commodity pipeline also transports crude oil or natural gas, it is a "combined pipeline" and the CPTC may share jurisdiction of such a pipeline with the National Energy Board.

The CPTC conducts its business mainly through public hearings. Its principal function is to deal with: a) applications by commodity pipeline companies for a certificate of public convenience and necessity to construct and operate such systems; b) the acquisition or abandonment of commodity pipelines; c) the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs and d) the resolution of related disputes and public interest matters. In addition, the CPTC sets standards, procedures, rules and regulations, under the provisions of the NTA, to facilitate conduct of its duties.

The CPTC is also an advisory and information source to other federal and provincial government departments and agencies, to industry and to the public, regarding the development, operations and statistics related to commodity pipelines.

Commodity Pipelines

Generally speaking, commodity pipelines are pipelines for the transportation of commercial solid, liquid and/or gaseous commodities, but not for the transmission solely of "oil" or "gas" (as defined by the *National Energy Board Act*). They can range from short, small diameter, pipelines across the Canada/U.S. border to large billion dollar-plus systems to move millions of tons of materials.

A pipeline designed to transport solid material is usually referred to as a "slurry" pipeline. For instance, finely ground coal mixed with water forms a slurry which can be pumped over long distances. This type of commodity pipeline is more than just a pipeline; it includes all those plants and facilities necessary to permit the transmission of commodities through the pipe. Such plants and facilities could be required, for instance, to alter the physical and/or chemical characteristics of the commodity from those acceptable for railway transportation. Solids and liquids may have to be mixed for transportation and separated afterwards. Sizeable environmental protection facilities may be necessary to clean up water effluents, as well.

Commodity pipelines also transport materials such as anhydrous ammonia, methanol or liquid carbon dioxide. These types of gases or liquids require special treatment not available in the conventional oil or gas pipelines. Different types of liquids can be pipelined in batches with each other. As well, liquids and gases can be moved together through these pipelines.

Pipelines for the transmission of relatively common materials such as potable water, steam, and waste products also fall into the category of commodity pipelines.

Commodity pipelines employ well-known technological principles. Nevertheless, the large number of solids, liquid and gaseous commodity types and mixtures that can be transported and the associated preparation and reconstitution plants, usually require design, operational and environmental considerations much more complex than conventional oil or natural gas systems. As well and unless special circumstances prevail, most commodity pipelines need large long-term and secure traffic volumes over long distances to be economical. These characteristics, the need to commit huge capital investment and the potential competition commodity pipelines posed for traditional and developing bulk railway freight traffic, present a difficult and unique regulatory regime. Already long-distance commodity pipelines in other countries have proven to be technically and economically feasible. Commodity pipeline technology in Canada is currently limited to short-distance applications, mostly between mining or primary manufacturing plants. Indications are, however, that a significant role will be played by long-distance commodity pipelines in Canada as major developments have been forecast for the next 10 to 15 years.

Slurry Pipelines

Since the early 1900's, many short-distance slurry pipelines have transferred minerals and waste products at mining sites. The technological feasibility of

commercial application of the concept over long distances (e.g. over 80 km) has been given serious consideration by industry and governments since the 1950's.

Emphasis in the 1960's and early 1970's centered on the technical and economic feasibility of pipelining coal, iron ore, sulphur, potash, metallic concentrates, wood chips and other resource materials in water-based slurries. During the mid-to-late 1970's, greater concern was given to the possibility of employing non-aqueous carrier fluids, such as crude oil and including methanol and liquid carbon dioxide for obvious economic reasons.

A specific slurry pipeline can be feasible as a mode of transport if the solid commodity throughput volume is in the order of five to 10 million tons or greater, brought "on-stream" quickly, and secured by long-term contracts. The carrier liquid (whether water or other fluid) must be available in sufficient and compatible supply for the life of the pipeline. For these and other more specific reasons, a very stringent set of special circumstances must be present to permit large-scale commercial application.

The correct combination of these circumstances has been found at a variety of locations around the world—mainly in association with the production and marketing of coal and iron ore concentrates. Through the construction and successful operation of long-distance slurry pipelines, the technology has been proven and the long-term economic advantages of pipelining commodities has been demonstrated. Most of the existing slurry pipelines have been constructed between points where there were no other existing

transportation facilities. In recent years, however, the economic attractiveness of new long-distance slurry pipelines, compared to existing railway operations, has improved. Indeed, such systems pose a potential competitive alternative to traditional methods of bulk resource transportation and from a national transportation policy point of view, such competition would be healthy.

Although there are no long-distance slurry systems in Canada, many potential projects have been studied by industry and government. In the past, serious efforts have been made on pipeline projects to move: thermal coal from Alberta and British Columbia to Thunder Bay for transshipment to other Ontario points; metallurgical coal to Vancouver for the Japanese markets; sulphur from Alberta to Pacific Coast ports for export; potash from Saskatchewan to the United States; and iron ore from the Labrador Trough area to St. Lawrence ports. More recently, attention has turned to evaluating the potential slurry pipelines to move newly-forecasted tonnages of thermal coal from Alberta and British Columbia to Pacific Coast ports for overseas markets. Methanol, as well as water, has been considered for the carrier liquid in these projects. These slurry pipelines currently present the greatest promise of materializing in the near future in Canada.

Other Commodity Pipelines

Commodity pipelines that could come under CPTC jurisdiction are not restricted to the slurry or solid-liquid mixture variety. Pipelines to transport any liquid that is neither oil or gas can also be

regulated by the Commission. An example is the proposed Alberta Ammonia Ltd. pipeline to transport anhydrous ammonia from Alberta to the United States, which involved the formulation of CPTC Order 1974-P-1 (information required of an applicant for a certificate of public convenience and necessity). These types of "single phase" commodity pipelines have not in the past been the most prominent systems under CPTC jurisdiction, but recent developments in the petrochemical industry indicate that they may be numerous in the future.

CPTC Past Involvement

The Commission initiated and funded part of a national research and development effort on the technological aspects of commodity pipelines. CTC staff has studied the economics of a large number of potential commodity pipelines over the years and has monitored developments in Canada and abroad.

The CPTC has maintained a state of readiness to deal quickly with certificate applications by being aware of technological and economic implications and by holding discussions with numerous Canadian and U.S. commodity pipeline proponents on all aspects of development. Preliminary information schedules have been prepared to assist applicants for a certificate of public convenience and necessity. In this regard, the CTC and CPTC have restricted their effort to subject matter and at a level of detail commensurate with priorities based on the potential for particular systems to be constructed. To date, priorities and potential have not warranted the establishment of a permanent CPTC staff organization.

The first application for a certificate of public convenience and necessity was received and processed in 1982. This involved the certification, following a public hearing, of eight process lines and one high pressure superheated steam line owned by Fraser Inc. of Edmundston, N.B.

In 1982, CPTC formulated an ongoing work program with four main areas: a) development of a staffing plan, so as to expedite future major long-distance pipeline applications; b) improvement of public understanding and awareness of commodity pipeline regulation; c) preparation of a committee handbook on all aspects of CPTC jurisdiction and d) assessment of existing and potential commodity pipeline activity and regulatory requirements.

CPTC Current Activities

The regulatory activity centered on following up on the Fraser Inc. application and on processing an application by E.B. Eddy for a new steam line between Quebec and Ontario.

Planning proceeded in 1983 on the certification of several other similar short-distance pipelines that are currently operating without the necessary approvals. During the year, CPTC fielded a large number of information requests by industry, federal and provincial government departments and agencies concerning jurisdiction and regulatory approaches.

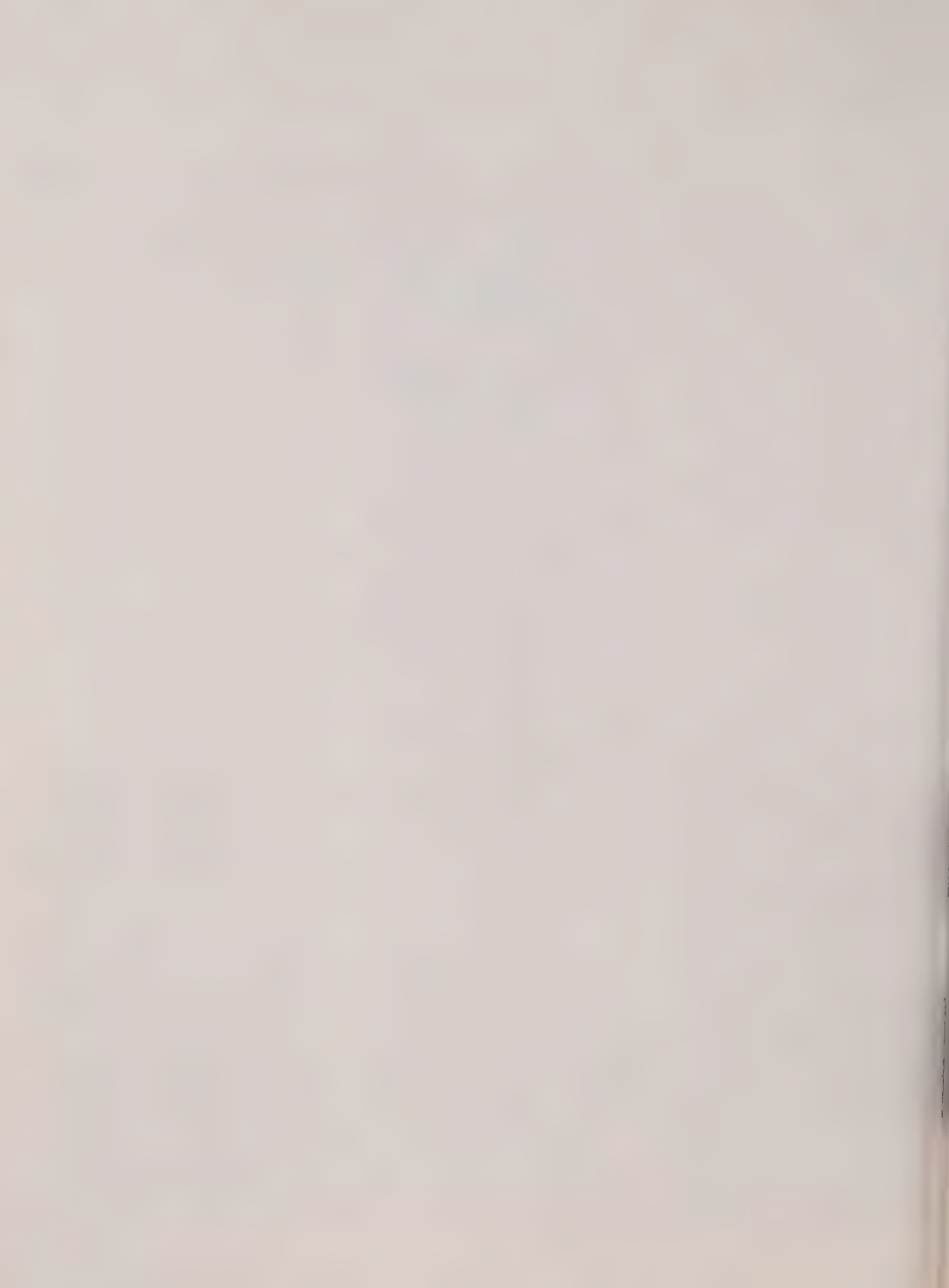
An information pamphlet "Commodity Pipeline Regulation" was distributed early in 1983. It formed not only a means to convey the CPTC role to the public but also yielded "feedback" from

interested parties through an associated questionnaire.

The executive director — CPTC position was classified in 1983 for a two-year period and will be staffed part-time on an acting basis.

The further development and refinement of a committee handbook progressed slowly in 1983 due to other higher priority demands. Chapters dealing with legal and staff mandate, technical descriptions and certification criteria were however, completed in draft form. Chapters dealing with rate regulation, engineering and accounting standards are being drafted. This handbook will likely serve as a basis for further consultation towards the development of comprehensive regulatory guidelines and information to assist applicants and interveners.

At least one application for a short-distance commodity pipeline is expected in 1984. Plans to expedite it are in place.



J.T. Gray, Chairman

M.D. Armstrong

Gérald Drainville

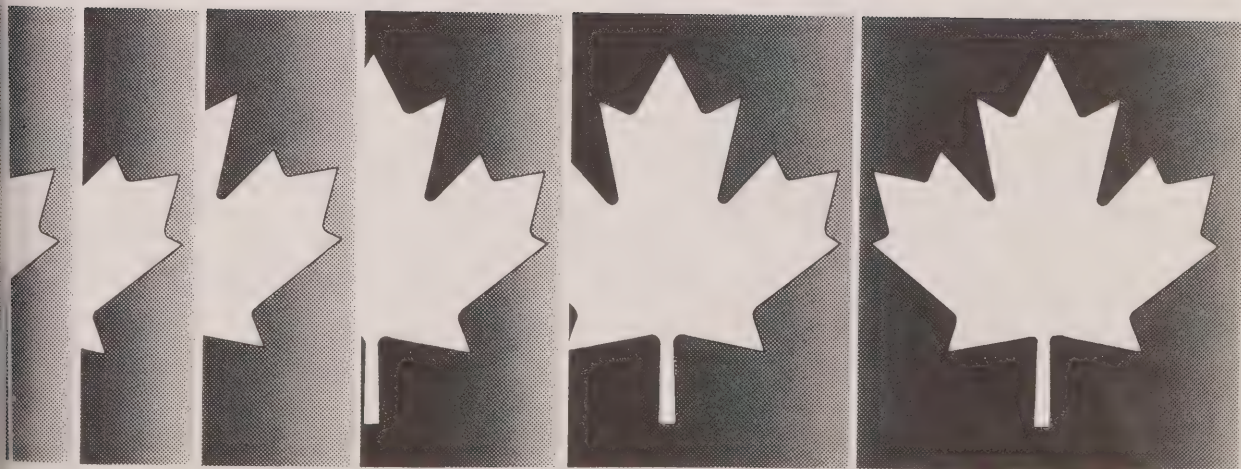
D.H. Jones

Paul Langlois

J.A.D. Magee

J.M. McDonough

Yves Dubé



Under Section 63 of the *National Transportation Act* the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may rehear any application before deciding it."

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions; but when an application is made for a review of a Commission order or decision or when the Minister of Transport, on appeal from a decision or order, directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The committee is usually composed of the other committee chairmen with the Commission vice-president as chairman. However, a committee member will refrain from sitting in review of a decision or order in which he/she had earlier participated.

Review Process

Unless a public hearing has been ruled necessary, the committee considers only written pleadings on applications for review. Submission of an application to the committee must be made within 30 days of the date of the order or decision on which a review is sought. Copies must be served on all parties to the original application and interventions in favour of, or against the application, must be made within 30 days of service. The applicant has 10 days to reply. These periods of time may be varied if circumstances so warrant. Only when all pleadings have been completed, will the committee consider the matter.

In the course of its consideration of an application the committee first determines if the order or decision is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee's findings in issuing its order or decision. The committee will also review an order or decision if it is shown that a modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it breached the rules of natural justice, or that an important matter of principle is at stake.

Once a *prima facie* case for review has been acknowledged, the committee may deal with the matter itself or refer it back to the modal committee. In general, the Review Committee will refer a matter back to a modal committee only when new and relevant evidence has been produced.

Applications

During 1983, 98 applications for review were filed with the committee. In addition 30 applications were carried over from the previous year for a total of 128 applications. Of these, 64 were denied because there were no grounds to justify a review; 29 were declared reviewable; and one application was withdrawn. Thirty-four applications had not been considered by year-end as the pleadings were not complete or the committee was still studying the matter. (See Appendix XXVI)

Of the 29 cases in which a review took place, 14 produced modifications or rescissions of the original order or decision. Two cases resulted in a re-affirmation of the original decision. At year-end, 13 applications referred to the modal committees for review had not been decided.

Results of 13 applications for review still under consideration by the appropriate modal committee or the Review Committee at the end of 1982 were: a re-affirmation of the original decision, three cases; modification, four cases. Six cases were still under consideration at year-end. The matter on which the committee stayed its decision in 1981 pending further action on the part of the modal committee resulted in a modification of the original decision. (See Appendix XXVII)

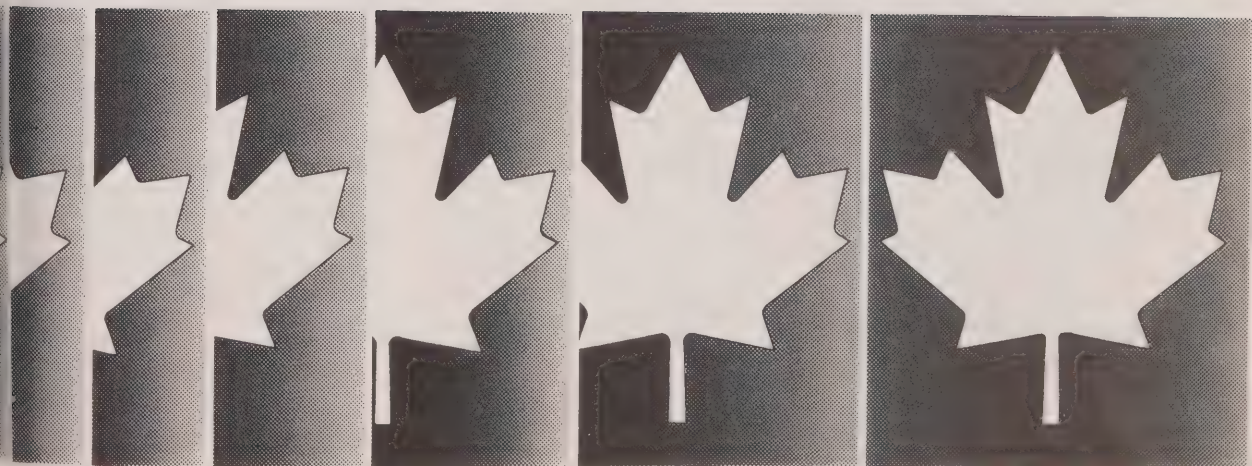
A party who is dissatisfied with a Commission order or decision may decide to use other avenues of appeal. He may appeal to the Federal Court of Canada, to the Governor in Council, and in some instances to the Minister of Transport.

Appeals to the Minister

The Minister of Transport delivered 10 judgements during 1983 on appeal from decisions or orders of the Commission. Of the 10 appeals, six were dismissed and one was modified from the original decision. One appellant withdrew.

The two cases referred back to the Commission for review resulted in a re-affirmation of original decisions. There were two cases referred back to the Commission, on which a decision had not been made at the end of 1982. One resulted in a modification of the original decision and the other was still pending. (See Appendix XXVIII)

Yves Dubé, Vice-President (Research)



The Research Branch provides research support to the Commission and its committees, responds to requests from Transport Canada, and carries out other relevant research as required under the various provisions of the *National Transportation Act*.

The 1983 Focus

In the past year, the branch devoted considerable effort to continuing areas of research which were initiated in 1982. This included projects related to rail capacity problems, such as the Vancouver and Thunder Bay access studies, work concerning grain transportation and the analysis of low-priced air fares, air carrier pricing and financial performance. The branch also completed a study of productivity in the Canadian airline industry and embarked on a similar study in the Canadian railway industry.

The branch continued studies related to transportation of the handicapped. In this field, a preliminary analysis was completed of various statistics on para-transit systems operating in large and medium-sized communities in Canada. Staff of the branch began developing an eligibility form for a multimodal transportation card for the handicapped along with an explanation guide. In cooperation with Statistics Canada, a survey was undertaken among handicapped persons in Canada to determine who are transportation-disabled. A committee of representatives of handicapped persons has been established to identify problems related to accessibility to intercity passenger services.

During the past year transportation problems in northern Canada were the subjects of two studies

by the Research Branch. A report on the role of Churchill in the resupply of the Keewatin was completed and a preliminary report was issued on the transportation requirements of the Yukon.

The branch also studied the operations and practices of shipping lines serving the Canadian liner trades and played an active role in the Interdepartmental Committee on the *Shipping Conferences Exemption Act*.

Other activities undertaken by the branch during the year included participation in various interdepartmental committees dealing with transport statistics, continuing assistance to the Energy Supplies Allocation Board and the preparation of the economic and transportation components of the Commission's annual Environmental Assessment and Strategic Overview.

Continuing the Commission's policy of making as much research work as possible available to the public, the Research Branch produced and distributed five publications during 1983. (See Appendix XXIX) The branch also produced working papers, issued a report on the Yukon inquiry, improved and expanded its monthly publication, *Transportation Intelligence Report*, and completed the fourth biennial edition of the Research Branch's *Transport Review*. In addition, the branch has published the Phase 1 Report on the Vancouver Access Study and two volumes on the Thunder Bay Rail Capacity Study on behalf of the sponsoring agencies.

The branch comprises four directorates and is headed by an executive director who reports to the vice-president (research). The

Freight Studies Directorate deals with movements of bulk commodities and agricultural products, primarily by rail and commodity pipelines; Passenger Transport Studies specializes in airline research projects, international air transport and passenger transport by other modes; Transport Industries Analysis Directorate concentrates on marine economics, shipping issues, multimodal transport and trucking; and finally, Economic and Social Research Directorate undertakes projects requiring professional expertise in economics, statistics and sociology and is a resource group in these areas.

The Research Coordination Committee meets periodically to advise on research carried out within the Commission, including the work carried out by the Research Branch. The committee consists of the vice-president of the Commission, chairpersons of the five modal committees and the vice-president (research) who is committee chairperson.

Air Transport

Throughout the past year, the Research Branch investigated two elements of air carrier pricing. The most consideration has gone into continuing the analysis of the 'low-priced air fare experiment' which began approximately five years ago. To this end, the branch, with assistance from the Air Transport Committee (CATC), prepared *The Low-Priced Air Fare Review: The First Five Years*. This builds upon the discussion on discount air fares as found in the previous volumes in this series. In preparing this report, a number of market surveys were undertaken relating to

domestic ABCs and various seat sales offered by the airlines. While the review addresses some results of these surveys, each is also the subject of an individual discussion paper.

While the preceding investigation was under way, the branch continued the closely-related study of air carrier pricing and financial performance. This work was motivated earlier by air carrier requests for tariff revisions and the subsequent considerations given by the Commission in relation to the appropriateness of establishing a rate of return on investment. Further study of these matters has involved an examination of demand, existing air carrier capacity, intended investment and the impact of inflation. Resolution of this study should provide a basis upon which proposed air carrier tariff changes can be evaluated.

The branch has also undertaken work related to small carrier operations. In this context, and at the request of the Minister of Transport, the branch completed a study of the role of Churchill, Man., in the resupply of the Keewatin, NWT, and has initiated work on a comparative analysis of the rates charged by selected local service air carriers with operations in either northern or southern Canada.

The branch has maintained a high profile as a member of the inter-departmental group responsible for bilateral air negotiations. During 1983 there was a continuation of the discussions with the United States on a new agreement and a number of other countries, including, Portugal, Singapore and the Scandinavian countries also pursued bilateral air arrangements with Canada.

Water and Multimodal Transport

The branch did a "cargo diversion" study to examine the value and types of commodities of Canadian export trade moving through U.S. gateways. The study looked at Canadian points of exit and the mode of transport by which cargo was diverted.

During the course of the year, the branch completed and published a survey of the principal economic models which have been used in the analysis of liner shipping. The study developed and evaluated the broad structural frameworks which support the range of theoretical approaches from the traditional monopoly-cartel model to the recently-formulated contestable markets.

The branch also carried out a project to assess the implications for Canada of a package liability limitation stipulated in two recent U.N. conventions for the carriage of goods, namely the "Hamburg Rules" (1978) and the Multimodal Transport Convention (1980). The study evaluates the significance and adequacy to Canadian shippers of having the option of claiming cargo loss or damage on either a per package or per kilogram basis under these two conventions.

In bulk shipping, a study was completed in 1983 which examined selected aspects of ocean shipping arrangements for Canada's major bulk trades. This study also assessed the potential impact of cargo sharing/reservation on major bulk commodity movements to and from Canada.

During the past year, the freight-rate index for liner trades was

refined and updated. A report containing quarterly indices for Canadian export trades from 1978 to 1981 was completed and will be published in the branch's 1984 research report series.

The branch initiated an analysis of liner shipping capacity on the North Atlantic and also started analysis of the structure and level of liner conference freight rates.

Rail Transport

The branch continued to emphasize rail capacity issues in 1983, completing the first phases of both the Vancouver Rail Access Study and the Thunder Bay Rail Capacity Study. Subsequent work on the Vancouver and Thunder Bay Studies is now under way or planned so as to resolve rail capacity limitations through operating changes and limited capital expenditures. These studies have been undertaken with the appropriate provincial governments and the Department of Transport.

The branch compiled a report on a major Section 22 inquiry into the transportation requirements of Yukon, at the request of the Yukon Government. In cooperation with the Department of Transport and the Government of Prince Edward Island, a thorough review is underway of the use of rail, truck and intermodal transport systems on PEI.

Studies of the cost of capital for Canadian airlines and railways were also completed in 1983. As in previous years, significant studies were undertaken in the transportation of grain, including a review of the transportation of oilseeds and oilseed products with other federal departments, the development of new ways of

modelling and costing grain transportation from farm to export point and the analysis of rehabilitation expenditures on prairie branch lines.

During the past year, the branch also provided support to the Railway Transport Committee at various hearings and in such investigations as the Fording River Subdivision Derailment, the Calgary Dayliner Accident Hearing, the Conrail Acquisition Case and the Railway Noise Mitigation Study. The branch participated in a working committee set up by VIA Rail Canada Inc., to review plans for high-speed passenger-train services in the Québec-Windsor and Calgary-Edmonton corridors.

A study of for-hire trucking across the Canadian-U.S. border was also completed in 1983 and will be soon published.

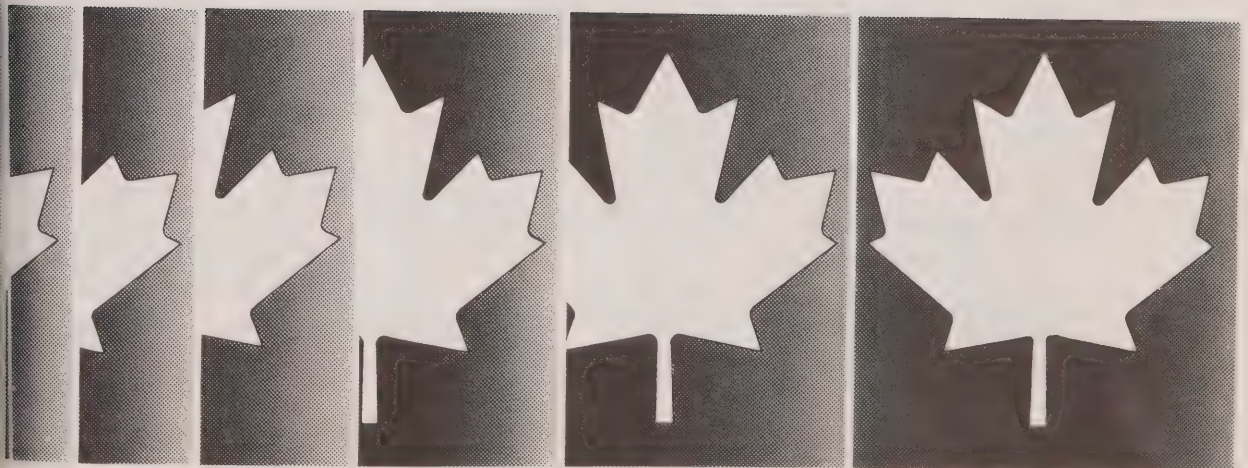
At the request of the Motor Vehicle Transport Committee, (MVTC) the branch carried out an inquiry under Section 81 of the *National Transportation Act* into the proposed acquisition of D-Line Carriers Ltd. by Kingsway Transport Ltd. and provided support at a public hearing MVTC held in connection with the acquisition.

A study of the financial position and operations of the Roadcruiser bus service in Newfoundland was suspended in 1983 and will be resumed in 1984.

Highway Transport

An analysis of for-hire trucking rates in Quebec, Ontario and Alberta was completed during the year and published in the branch's research report series. In addition, the branch commissioned a consultant to study the provincial and territorial regulatory approaches to private and exempt for-hire trucking. The consultant's report was issued as a working paper.

Yves Dubé, Vice-President (Research)



Traffic and Tariffs Branch

The Traffic and Tariffs Branch, reporting to the vice-president (Research), has two divisions: Tariffs and Subsidies Control and Traffic and Tariff Studies. It provides advice and assistance to modal committees on traffic, tolls and tariffs of railways, motor carriers, water carriers and international bridge and tunnel companies subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

The Traffic and Tariffs Branch provided technical advice and participated with Transport Canada in ongoing policy initiatives studies related to domestic and international freight rate problems. Advice was also provided to Transport Canada on technical matters related to implementation of the "6 and 5" program.

The branch analysed the impact of United States deregulation on Canada-U.S. rail freight traffic, on Canadian shippers, shipper associations and carriers. The branch initiated and improved liaison with senior traffic and rate officers of the Interstate Commerce Commission to better assist in the reconciliation of differences between the regulatory systems as they relate to rail traffic between Canada and the U.S.

There was a heavy involvement in the work on statutory freight rates on grain as a preliminary to the passage of the *Western Grain Transportation Act*. The executive director continued in a senior capacity as chairman of the "Ad Hoc Committee on Rates" which was composed of representatives from grain shipping organiza-

tions, railways and the government. Considerable support was provided to the "Ad Hoc Committee" by the staff of the Traffic and Tariff Studies Division. The executive director also provided technical assistance to the Minister of Transport and to the Deputy Minister of Transport at the Parliamentary Committee Hearings on the *Western Grain Transportation Act*, including appearing as a witness at these hearings.

Officers of the branch provided assistance to Transport Canada in the forming of regulations which will apply in the administration of payments to carriers as contemplated by the *Western Grain Transportation Act*.

Tariffs and Subsidies Control Division

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally-regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle operations and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the *Railway Act*, the *Transport Act*, the *National Transportation Act* and Commission regulations.

Subsidies Control Section

This section is responsible for discharging the Commission's administrative mandate under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations pursuant to the enacting legislation. These statutes provide federal subsidies to

carriers handling designated commodities in the Atlantic Region of Canada.

Maritime Freight Rates Act

This Act, which was passed in 1927 as the result of a Royal Commission, prescribed reductions in freight rates on railway traffic originating in the Province of New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and that portion of the Province of Quebec east of Diamond and Lévis, Quebec, situated south of the St. Lawrence River. This geographic area was designated in the Act as the "select territory". When Newfoundland became a province, the select territory was expanded to include Newfoundland, but not Labrador.

This Act requires CN to maintain reduced rates on all domestic traffic originating at points located in the select territory and moving to stations in Canada located west thereof.

Other rail carriers operating in the select territory are permitted to meet the lower rates imposed on CN and in return for this concession, the Federal Government reimburses all carriers to the extent of revenue loss involved.

Atlantic Region Freight Assistance Act

This Act was passed in 1969 to provide federal assistance to shippers in the Atlantic Region by lessening their transportation costs on movements of traffic within and from the select territory.

Section 3 of the Act authorizes subsidies to truckers transporting goods to Canadian points west of

the select territory. Such subsidies are similar to those received by rail carriers under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.

Section 6 of the Act authorizes assistance to designated recipients, within the select territory, to enable them to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory, or with other carriers.

Subsidy payments are administered in accordance with regulations established by Federal Orders-in-Council and, at the present time, contemplate payments to carriers on traffic moving westbound from the region and traffic originating and terminating at points within the select territory.

Westbound movements are subject to the Atlantic Region Selective Assistance Regulations which authorize the payment of special assistance to railways, railway express companies and truckers on movements of designated commodities in circumstances where such carriers have made prescribed reductions in rates in respect of the movements concerned.

Intra-regional movements are covered by the Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations which authorize the payment of assistance to railways, railway express companies, truckers and water carriers on the movement of designated commodities originating and terminating at points within the select territory. Carriers concerned may only claim such subsidy where they have reduced rates, otherwise applicable, by percentage reductions prescribed in the Regulations.

In addition to the foregoing, the division also verifies subsidy claims submitted by railway companies on export grain and flour under conditions prescribed by Section 272 of the *Railway Act*.

Traffic and Tariff Studies Division

This division carries out investigations and analysis to help CTC committees and branches. The division responds to requests and enquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and members of the public.

In late 1983, the division prepared, published and distributed "Canadian Transport Commission, Traffic, Tolls and Tariffs". It publicizes the role, jurisdiction and functions of the Commission in relation to railway rates and tariffs and describes the various avenues of appeal available to the public.

The division comprises three specialized sections: Complaints and Applications Studies, Traffic Studies, and Tariff Studies.

Complaints and Applications Studies Section

This section investigates and analyses complaints and applications on transportation rates, services and conditions of carriage that could be considered prejudicial to the public interest.

During 1983, several applications under Section 23 of the *National Transportation Act* (NTA) were considered and decided by the

Railway Transport Committee (RTC). The RTC ruled in favour of Prairie Malt (Canada) Ltd. concerning rates on barley malt from Western Canada to export positions on the west coast. Also in favour of the applicant, was a committee decision (after a public hearing) in the Columbia Containers Ltd. case concerning demurrage assessments on grain and grain products for export. Application for relief was denied Crown Zellerbach Ltd. (after a public hearing) in its application concerning freight rates on pulpwood chips from the British Columbia interior to the Vancouver area. Leave to appeal under Section 23 of the NTA was denied Continental Grain Company (Canada) Ltd. and Arctic Grain Ltd. on applications concerning the assessment of demurrage charges on export shipments of grain "screenings", and the Government of Newfoundland and Labrador, whose application resulted from action by CN to raise certain rates to Newfoundland to a compensatory level on feedgrains and related products.

The committee granted a request to withdraw the Woodpulp Incentives application under Section 23. As a result of the Woodpulp Disparities case, also pursuant to Section 23, two committee orders were issued during the year to amend a discount tariff, which gives effect to the committee's 1979 decision in favour of the applicant. Staff also investigated a request from B.C. Forest Products for changes in the discount tariff.

Among complaints received during the year by the committee were: Evans Products Co. Ltd. concerning rate negotiations between the railway and shipper on export lumber traffic; Balfour Forest Products Ltd. concerning

demurrage charges assessed Balfour by CN during the B.C. longshoremen's labour dispute; Pfizer Canada Inc. with respect to the level of rates on citric acid from Cornwall, Ont. to Calgary, Alta.; Indusmin Ltd. concerning the level of rates on silica sand from the U.S. Midwest to the Toronto area; and Soulanges Industries Ltd. concerning rental charges for a private siding at Soulanges, Que.

Two mediation proceedings were requested of the committee and conducted by section staff during 1983. They were from Western Assembly Ltd. and Hostess Food Products Ltd. and each case reached an accord satisfactory to the complainant. The Western Assembly case concerned the refusal by CN to enter into joint rates with CP Rail on traffic to Eastern Canada. The Hostess complaint concerned confusion relating to the phase-in of container services to Newfoundland. A complaint by the Automobile Importers Association of Canada appears to have been resolved after correspondence among the Commission, the complainant, and the carriers.

Section staff participated in public hearings convened by the RTC to determine the nature of certain commission payments by CN Europe to Cast Containers, S.A., which related to container traffic moving from Montréal to Chicago.

Three RTC Orders were issued during 1983 disallowing certain container rates of TerraTransport as non-compensatory and not in accordance with Section 276 of the *Railway Act* and ordering TerraTransport to substitute and file new rates. This resulted from an investigation under Section 48

of the *National Transportation Act* requested by the Minister of Transport following a complaint by Atlantic Container Express.

Also pursuant to Section 48, the CTC was requested to study the effects and implications of U.S. rail deregulation on Canadian shippers and rail carriers (*Staggers Rail Act of 1980*). Staff of this section, appointed under Section 81 of the *National Transportation Act*, conducted meetings with and received submissions from shipper associations, carriers and provincial government officials. A preliminary report is to be released in January, 1984, with a final report due in late spring.

Section staff are currently conducting an RTC inquiry into CTC regulations governing inter-switching. A public notice soliciting submissions from interested parties was issued in June, 1983, and a total of 56 submissions was received. A report summarizing their content is planned for early 1984.

Traffic Studies Section

This section maintains a comprehensive traffic data base to support the branch, other branches and committees, to publish annual commodity flow reports, and provide data in answer to requests from outside the Commission. It also studies traffic flows and patterns, transportation pricing, and the effects of transportation costs on the Canadian economy.

Traffic Studies' multi-year data base, which now includes rail movements within Canada and between Canada and the United States and subsidized highway movements in and from the Atlantic provinces, was used on

25 different occasions to meet requests. The requests came from such organizations as the Commission, federal and provincial government departments, Canadian railways, Members of Parliament and consulting organizations both in Canada and the United States. Meanwhile, expansion of the rail data base continues and another year of Atlantic provinces highway traffic data are being processed.

The section established minimum compensatory rate levels for canola products pursuant to Order-in-Council 1976-894. The RTC issued two orders to establish these rate levels, in July and in late December.

Also in 1983, staff participated in a review of minimum compensatory rate establishment methodology in support of an RTC subcommittee task force. Staff also participated in an interdepartmental review group examining the impact of potential changes in freight rate structures on movements of rapeseed oil and meal east of Thunder Bay and Armstrong, Ont.

Tariff Studies Section

This section provides the specialized technical support required to fulfill the division's mandate. This includes the analysis, verification, documentation and reports on freight and passenger tolls and conditions.

In addition to its involvement in almost all of the projects of the other two sections during 1983, staff members were directly involved in many Commission and interdepartmental projects.

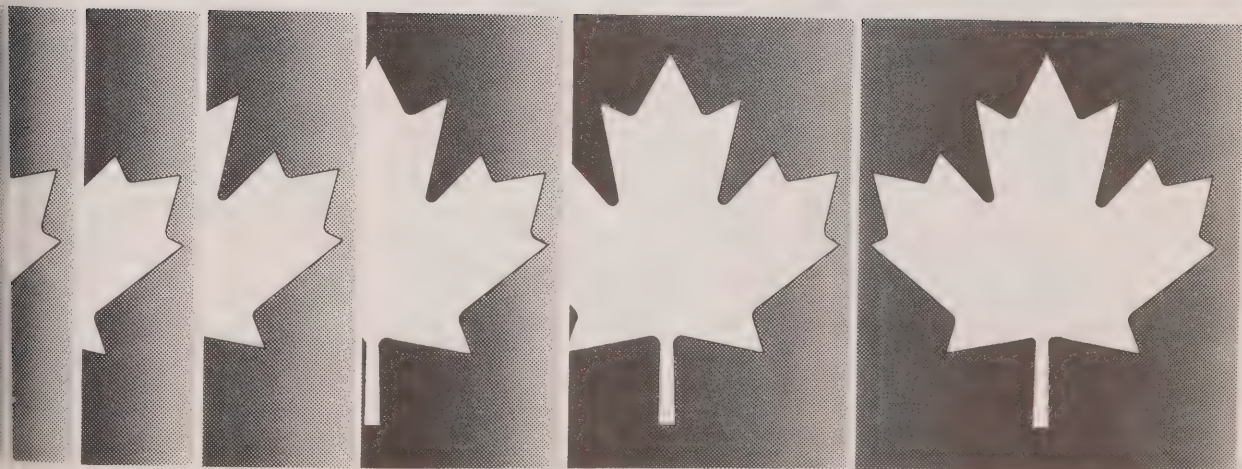
The most significant of these concerned the *Western Grain Transportation Act*, and included analysis of the effects of the act by Transport Canada and an interdepartmental task force, study of the bill by committees of the House of Commons and the Senate and implementation of rate portions of the act.

Activity Tariff Control

Year Ending December 31	1982	1983
Total Rail Freight Tariffs Filed	50,818	51,167
Total Rail Express Tariffs Filed	4,555	5,996
Total Rail Passenger Tariffs Filed	237	121
Total Rail Agreed Charges Filed	729	650
Total Agreed Charges in Effect	193	176
Number of Participating Shippers	1,520	1,480
Currently in Effective Agreed Charges		

Cases before Federal Court and Supreme Court of Canada

81



Cases Decided in 1983

CP Ltd. v. CTC Federal Court — Trial and Appeal Divisions Files T-1883-83 A-1301-83

The Commission's Railway Transport Committee (RTC) appointed two officers under Section 226 of the *Railway Act* to conduct an inquiry into the causes of an accident which occurred on March 23, 1983, involving a VIA Rail passenger train on CP Limited track near Red Deer, Alta. Before the investigators' report was received, the committee issued a notice of public hearing into the accident. The notice stated the committee's intention to hear the evidence of the inquiry officers and then to adjourn until a later date to hear the evidence of other parties.

CP objected to the hearing on the basis that the committee lacked the jurisdiction to act and that proceeding with the hearing would lead to a denial of natural justice. CP moved in the Federal Court — Trial Division for prohibition to stop the hearing and for certiorari to quash the preliminary rulings of the committee. The hearing was adjourned pending the outcome of the application.

CP's principal submissions were:

- 1) Neither the Commission nor the committee had the jurisdiction to hold the Section 226 inquiry; only the investigators appointed by the committee could do so;
- 2) Upon receipt of the investigators' report, the only action which the committee could

take was to order the railway to suspend or dismiss any employee for negligence or wilful misconduct pursuant to Section 226(2);

- 3) The committee did not give adequate notice of allegations of wrongdoing by the railway. The notice did not contain sufficient particulars or allow the railway enough time to prepare its response.

On Sept. 2, 1983, Mr. Justice Strayer dismissed the motion holding that the committee did have jurisdiction to hold the public inquiry. He stated that Section 226(2) should not be interpreted narrowly and that committee action following the investigators' report is not limited to ordering the suspension or dismissal of railway employees. He further held that the written notice, the investigators' report, the chairman's remarks at the first stage of the hearing and the delay caused by the Federal Court motion ensured that CP was not denied natural justice.

CP appealed the judgement to the Federal Court of Appeal and on Nov. 1, 1983, the court unanimously dismissed the appeal. In the Reasons for Judgment, Mr. Justice Urie held that Sections 226 and 227 give the committee a very broad spectrum of possible actions following the receipt of an accident report, ranging from a complete adoption of the report to a continuation of the inquiry by the committee at public or closed hearings in such manner and to such extent as the committee deems advisable. The Court of Appeal concluded, as the Trial Division had, that the interested parties were allowed sufficient preparation time to address the issues arising out of the acci-

dent and ensuing inquiry. Finally, it was held that the committee also had jurisdiction to consider whether new orders or regulations should be adopted in light of the circumstances of the accident as revealed through the inquiry.

CNR v. CTC Federal Court — Trial and Appeal Divisions File A-1124-83

This case involved judicial review of a ruling by the Commission's Railway Transport Committee (RTC) at a public inquiry held under Sections 45 and 48 of the *National Transportation Act* to determine whether certain payments made pursuant to agreements between CNR — Europe and Cast Containers S.A. were unlawful rebates and therefore subject to prosecution under Section 380 of the *Railway Act*.

In Montréal July 22, 1983, CNR requested the committee to terminate the hearing on the basis that several violations of the principles of natural justice had occurred. The motion was denied by the committee and the hearing was stayed pending the outcome of the remedies sought by CNR in the Federal Court.

CNR brought applications for judicial review under both Section 18 and Section 28 of the *Federal Court Act*. CNR also applied for Leave to Appeal under Section 64(2) of the *National Transportation Act*.

On Aug. 17, 1983, at a hearing of the Federal Court — Trial Division in Ottawa, Mr. Justice Addy dismissed the Section 18 application holding that the Trial Division did not have jurisdiction

over the matter. The application for Leave to Appeal pursuant to Section 64(2) of the *National Transportation Act* and the Section 28 application were heard by a three-member panel of the Court of Appeal on Sept. 1, 1983, in Halifax. The application for leave was heard first and dismissed. Upon the motion of one of the intervenors, the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, CNR's Section 28 application for review was quashed. The court stated that there was no evidence of a denial of natural justice.

The public inquiry resumed its proceedings in Montréal in September and November, 1983, and is to continue in January, 1984.

**Okanagan Helicopters Ltd.,
Wescan Resource
Equipment Ltd. and The
Resource Service Group
Ltd. v. CTC and Sealand
Helicopters Ltd.
Supreme Court of Canada
File 17482**

This case was reported in the Commission's Annual Report for 1982. On Dec. 24, 1982, the Federal Court of Appeal dismissed the appeal from the Commission's Air Transport Committee Order dated Oct. 7, 1982, which required the parties involved in a change of control of Okanagan Helicopters Ltd. to give notice of the change in accordance with Sections 21 and 22 of the Air Carrier Regulations. The court held that the meaning to be ascribed to the word "control" is a question of law but that in the application of the *Aeronautics Act* and the Air Carrier Regulations it is a question of fact.

The court further held that the word "control" as found in Section 21 of the Air Carrier Regulations and Section 14(1)(L) of the *Aeronautics Act*, is to be given a more comprehensive meaning than "legal" or "*de jure*" control; it includes "effective" or "*de facto*" control which may be achieved by holding less than a majority of the voting shares of a company.

On Feb. 8, 1983, an application by Okanagan Helicopters Ltd. for Leave to Appeal to the Supreme Court of Canada was refused.

**Nordair Ltée — v. CTC
Federal Court — Trial and
Appeal Divisions
Files 82-1-306
A-313-82**

This Appeal was reported as pending in the 1982 Annual Report.

On Jan. 14, 1982, the Commission's Air Transport Committee (ATC) issued an *ex parte* order which directed Nordair to cease and desist offering its "Limousine Luxury" and "Tilden Convenience" programs of promotional giveaways related to the purchase of airline tickets. The order was based on the committee's decision that the programs involved devices by which rebates were being given, resulting in transportation at a fare different than that named in the carrier's effective tariff and without prior approval from the committee. The order in question was then made an Order of the Federal Court, pursuant to Section 61 of the *National Transportation Act*.

Nordair applied to the Federal Court for Leave to Appeal the order, arguing that the order

would have profound implications on the manner in which the airline industry could promote its business. Simultaneously, Nordair filed a motion in the Trial Division requesting a suspension of the order and a stay of execution pending the outcome of the appeal. The carrier alleged that serious and irremediable harm would be done to it unless the relief requested was granted as the programs in question were already underway.

On Feb. 2, 1982, the motion was denied by the Trial Division on the grounds that the purpose of a stay is to preserve the *status quo* until the rights of the applicant can be determined and, in this instance, that aim was best served by maintenance of the order.

On March 19, 1982, the Federal Court of Appeal granted Leave to Appeal on the following questions:

- 1) Did the Commission have jurisdiction under Section 10 of the *Aeronautics Act* to issue the cease and desist order, and
- 2) Did the Commission err in law in ruling that the offered programs were contrary to Section 112(10) of the Air Carrier Regulations?

The appeal was heard June 1, 1983, in Ottawa and in a two to one judgement, the court dismissed the Nordair appeal.

The majority held that the Commission did have jurisdiction to make the cease and desist order and that the programs amounted to rebates or concessions whereby traffic was transported at a fare that differed from that which was approved toll. Mr. Justice Heald in dissent stated that the programs would not result in unlaw-

ful rebates, since the coupon offers related to the cost of ground transportation and not to the cost of air transportation.

Cases Discontinued in 1983

Ontario Central Airlines Ltd. and Calm Air International Ltd. v. Ellair Ltd. and CTC Federal Court — Appeal Division Files 81-A-358 A-224-82

This case was reported as a pending application for Leave to Appeal in the 1982 Annual Report. The Federal Court granted leave March 2, 1982.

The appeal arose out of an Air Transport Committee Order dated Nov. 12, 1981, which granted Ellair Ltd. a temporary Class 4 authority to operate Group D fixed wing aircraft from a base in Thompson, Man. The grounds for the appeal by Ontario Central Airlines Ltd. and Calm Air International Ltd. were that the order had been made without notice to them and that their right as interested parties to be heard in the matter was therefore denied.

The Air Transport Committee (ATC) subsequently considered Ellair's formal application for a licence and decided that the temporary authority granted to Ellair should not be made permanent. As this action by the committee rendered the appeal moot, a Notice of Discontinuance of the appeal was filed in the Federal Court Aug. 6, 1983, with the consent of all parties.

CNR v. CTC and Prairie Malt (Canada) Ltd. Federal Court — Appeal Division Files 83-A-321 A-1107-83

This appeal is from Decision WDR-1983-01 of the Commission's Railway Transport Committee (RTC) Feb. 3, 1983.

In the decision, the committee granted Prairie Malt (Canada) Ltd. an appeal against a CNR tariff increase which affected Prairie Malt's malt export movements. The malt in question was taken by rail from Biggar, Sask., to Vancouver, B.C., for containerization. It was then exported overland to Seattle, Wash., for sea shipment.

A preliminary question of law raised the issue whether the export shipments of malt qualified for the statutory freight rate set out in Section 271(2) of the *Railway Act*. The committee said it did and accordingly ruled illegal an arbitrary superimposed by CNR on the statutory freight rate.

CNR's contention was that the statutory freight rate did not apply since the malt did not leave Vancouver by sea.

Leave to Appeal was given to CNR by the Federal Court on June 28, 1983. However, on Dec. 20, 1983, CNR filed a Notice of Discontinuance which terminated the proceedings.

Cases Pending in 1983

CNR v. The City of Drumheller and Century Coals Ltd.; CP Ltd. v. The City of Drumheller and Century Coals Ltd. Supreme Court of Canada Files 17498(CN) 17499(CP)

By Order No. WDR-00534 on Oct. 23, 1981, the Commission's Railway Transport Committee (RTC) ordered the abandonment of 14 km of track between Rosedale and East Coulee, Alta.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. appealed the order to the Federal Court of Appeal. Their main submission was that the Commission lacked the jurisdiction to grant the order since an agreement between the railways had stipulated not only for the construction of the line but also for its operation in perpetuity. That agreement was subsequently confirmed by the Canadian Parliament in a *Special Act*, which the Commission was not empowered to amend or repeal. The appellants pleaded that by virtue of Section 2 of the *Railway Act*, the *Special Act* superceded Sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgment dated Dec. 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court upheld the appellants' arguments. The judgment stated that the intent of the *Special Act*, which confirmed the railways' agreement, was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed a statutory bargain on CNR and CP Ltd., an obligation of perpetual opera-

tion of the line as a *quid pro quo* for the government guarantee of CNR bonds needed to build the segment.

The court held further that the *Special Act* and Sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Since they could not stand together, the former enactment prevailed. The obligations created under the *Special Act* were statutory rather than merely contractual, and could only be altered by statute. The court consequently held that the order had been made without jurisdiction and allowed the appeal.

The railways asked for Leave to Appeal the Judgment of the Federal Court of Appeal to the Supreme Court of Canada and on Feb. 7, 1983, such leave was granted. The case was awaiting hearing at the end of 1983.

**The Municipal District of Acadia No. 34 v. CNR
Federal Court — Appeal
Division
Files 82-A-370
A-795-83**

This case was reported as an application for Leave to Appeal in the 1982 Annual Report. Leave was granted April 7, 1983.

The appeal is from Railway Transport Committee Order No. WDR-00884, dated Sept. 28, 1982, which directed CNR to abandon operation of part of its service in the Acadia Valley Subdivision, Alta.

Initially, the Acadia Valley Subdivision was protected from abandonment by a Prohibition Order of the Governor-in-Council. However, such order was revoked

Sept. 18, 1980. CNR then applied to the Commission for permission to abandon part of the service.

The appellants have contended that the committee lacked jurisdiction to entertain the railway's application because Section 258 of the *Railway Act*, which gives the Governor in Council authority to prohibit certain branch lines from being abandoned, does not give the Governor in Council the authority to revoke a Prohibition Order. The case was awaiting hearing at the end of 1983.

**CP Ltd. v. CTC
Federal Court — Appeal
Division
Files 83-A-320
A-1109-83**

This appeal is substantially the same as the CNR v. CTC and Prairie Malt (Canada) Ltd. appeal summarized under Cases Discontinued in 1983. Both appeals were from Decision WDR-1983-01 of the Railway Transport Committee (RTC).

The issue is whether the committee erred in deciding that barley malt shipped from Biggar, Sask., to Vancouver, B.C., and by rail from Vancouver to Seattle, Wash., is a movement which is entitled to the statutory freight rate under Section 271(2) of the *Railway Act*.

The appeals by CNR and by CP Ltd. were joined by order of the Federal Court of Appeal on Oct. 3, 1983. CNR filed a Notice of Discontinuance of its appeal Dec. 20, 1983, and CP Ltd. has indicated its intention to also discontinue.

**Continental Grain Co.
(Canada) Ltd. v. CTC and CNR
Federal Court — Appeal
Division
Files 83-A-330
A-1381-83**

This is an appeal from Railway Transport Committee (RTC) Order R-34908 of Feb. 28, 1983, pursuant to Section 64(2) of the *National Transportation Act*. The order concerned a dispute between Continental Grain Co. (Canada) Ltd. and CNR over the shipper's liability for demurrage charges assessed on export movements of screenings and the railway's decision to withhold certain unloading services until Continental guaranteed the payment of the demurrage charges.

The order presently under appeal directed CNR to continue to provide the services to Continental in accordance with Section 262 of the *Railway Act*, and it permitted CNR to continue charging for demurrage. Continental was also denied Leave to Appeal from a prior RTC Decision in the Arctic Grain case dated June 30, 1981, and confirmed by the review Committee Oct. 16, 1981. The Arctic Grain Decision held that export screenings in any form were not exempt from demurrage charges.

Continental has submitted that the effect of Order-in-Council, P.C. 1959-569 and Board Order No. 97781, was to exempt from demurrage tariffs grain, including screenings, destined for export and consigned to public and semi-public elevators.

The application by Continental for Leave to Appeal was granted Sept. 9, 1983, and the appeal was

awaiting hearing at the end of the year.

**Arctic Grain Ltd. v. CTC and CNR
Federal Court — Appeal Division
Files 83-A-334
A-1384-83**

This appeal concerns the same Railway Transport Committee Order R-34908 as the Continental Grain case noted previously. The cases are similar and the grounds for appeal are the same. The applications for Leave to Appeal were argued together and were both granted on Sept. 9, 1983.

Arctic Grain Ltd. has asserted that its export movements of screenings are exempt from the demurrage tariffs as "grain".

The appeal was pending at the end of 1983.

**CP Ltd. v. CTC and Columbia Containers Ltd.
Federal Court — Appeal Division
Files 83-A-342
A-1203-83**

On Aug. 5, 1983, CP Ltd. was granted Leave to Appeal the Railway Transport Committee (RTC) Decision of April 14, 1983, which ordered an amendment to CP's demurrage tariffs and gave Columbia Containers Limited unlimited free time for the use of railcars for certain grains included in Schedule I of the *Canada Grain Act*.

Columbia Containers operates a Vancouver, B.C., facility where it receives railway carloads of grain or transfer into containers for export by ship. However, the

company is not a licensed terminal elevator under the *Canada Grain Act*. The CP tariff provided unlimited free railcar time for licensed terminal elevators while Columbia Containers received only five days full time before demurrage charges commenced. Upon application by Columbia Containers under Section 23 of the *National Transportation Act*, the committee decided that the demurrage charges assessed Columbia Containers were prejudicial and should be discontinued.

CP has submitted that the Commission had no jurisdiction or statutory authority to order the unlimited free use of railcars by Columbia. The main issue involves the interpretation of Order-in-Council P.C. 1959-569 which suspended certain demurrage charges and Board Order No. 97881 which confined the suspension of demurrage charges to grain consigned to public and semi-public terminal elevators.

CP also contends that the difference in treatment between licensed terminal elevators and Columbia Containers did not and could not create an unfair, undue or unreasonable disadvantage as contemplated by Section 23(3) of the *National Transportation Act* since the distinction in charges was established by the aforesaid Order-in-Council and Board Order.

This appeal was pending at the end of 1983.

**CP Ltd. v. CTC
Federal Court — Appeal Division
Files 82-A-55
A-1259-82**

This appeal was discussed in the 1982 Annual Report. The case concerns the Railway Transport Committee (RTC) Decision of May 7, 1982. The committee denied the railway permission to claim ownership costs (costs of capital and depreciation) on assets provided by the Federal Government under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program for the purposes of making subsidy or rate-making determinations under the *Railway Act*. The committee held that allowing such costs to affect the costing system without subsequent adjustments for subsidy and for such other purposes as the committee considered appropriate, would result in the government being billed under one program for costs it had already paid for in another program.

CP Ltd. contends that the committee misdirected itself and took into account extraneous circumstances in interpreting the applicable sections of the *Railway Act* and the Railway Costing Regulations. The railway's position is that the purpose of Section 252 and following sections of the *Railway Act* is to allow CP to be reimbursed for the actual losses incurred in the operation of uneconomic branch lines which it is required to operate and not to determine questions of ownership of the assets. The railway argues that the fact that the Federal Government provided the assets is irrelevant.

CP Ltd. obtained Leave to Appeal. The appeal was awaiting hearing at the end of 1983.

**CP Ltd. v. CTC
Federal Court — Appeal
Division
Files 83-A-340
A-1471-83**

This appeal is pursuant to leave granted to CP Ltd. on Sept. 27, 1983.

In Nov., 1982, CP demolished and removed one of its buildings which had been known as the West Toronto Station. The Railway Transport Committee (RTC) held a public hearing to determine whether it had any jurisdiction in the matter and by decision dated April 28, 1983, found that the West Toronto Station was a "railway station" within the *Railway Act* and that its removal was governed by the procedure set out in Section 119.

The committee concluded that CP had carried out removal of the station without first seeking the required approval or exemption from the committee. Thus, the provisions of the *Railway Act* were violated and the committee requested that CP be prosecuted.

CP's main submission in the appeal is that the committee erred in deciding that Section 119 required CP to obtain approval before removing the station.

At the end of 1983, the appeal was pending.

**CP Ltd. v. CTC
Federal Court — Appeal
Division
Files A-245-83
83-A-317**

By Order R-34836 dated Jan. 28, 1983, the Railway Transport Committee (RTC) directed CP Ltd. to capitalize the cost of work in its

Locomotive Overhaul and Rebuild Program during 1982 and subsequent years if the cost exceeded \$100,000 or 10 per cent of the cost of a new unit of the same kind and class. This direction was made pursuant to Section 1307 of the Uniform Classification of Accounts for Railways which grants discretion to the committee to direct the carrier to apply other minima than those set out in that section. A hearing had been held before Commissioner R.J. Orange, appointed pursuant to Section 19(1)(b) of the *National Transportation Act*. The committee adopted Commissioner Orange's report.

CP Ltd. applied for Leave to Appeal pursuant to Section 64(2) of the *National Transportation Act* and to have the order reviewed and set aside pursuant to Section 28 of the *Federal Court Act*. Leave to Appeal was granted by the Federal Court of Appeal and the two applications have been joined.

Canadian Pacific's principal grounds for the appeal are:

1. The provisions of Order No. R-34836 are beyond the powers and jurisdiction of the RTC.
2. By Order No. R-34836 the RTC adopted the report of Commissioner Orange without allowing CP an opportunity to be heard, thereby failing in its duty to act fairly and denying natural justice to Canadian Pacific.
3. The hearing before Commissioner Orange was not conducted to discharge the duty of the RTC to act fairly and constituted a denial of natural justice because of the giving of inadequate notice, the admission of improper evidence, the failure to join the staff of the

committee as a proper and necessary party to that proceeding and the consequent misapplication of the onus of proof.

4. The report of Commissioner R.J. Orange failed to reflect or consider fully and fairly the evidence and submissions presented.

At the end of 1983, the appeal was pending.

**Chief Edwin Burnstick et al; Paul Indian Band v. CTC and CNR
Federal Court — Appeal
Division
File — 83-A-366**

This is an application for Leave to Appeal Railway Transport Committee (RTC) Order R-35480, dated Aug. 5, 1983. The order authorized CNR to construct a second mainline track on the Edson Subdivision, Alta. which would cross an unopened road allowance on land held by the Department of Indian Affairs and Northern Development for the use and benefit of the Paul Indian Band. The appellants contend that the committee lacked jurisdiction under the *Railway Act* to make the order. The committee based its authority to permit the crossing on the finding that the unopened road allowance was an "existing highway" within the terms of Section 196 and 197 of the *Railway Act*. The committee also found that even though the use of the crossing was restricted to Indians and other persons lawfully on reserve lands, the crossing was "public" in nature.

The committee's jurisdiction to authorize the crossing of Indian lands is also an issue. The land in

question was surrendered to the government but the habendum clause in the agreement confined the interest of the government to the holding of the land in trust for sale. The committee found the surrender to be absolute. Accordingly, the lands no longer had the status of Indian lands and there were no "existing treaty rights". Since the Department of Indian Affairs and Northern Development was the actual road authority and had made no objection to the crossing, the committee concluded that the crossing could be permitted.

At the end of 1983 the application for Leave to Appeal was pending.

**Aviation Portneuf Ltée v. The Queen
Federal Court — Trial
Division
File T-1058-83**

On March 6, 1981, the Air Transport Committee (ATC) made Decision 6376 which suspended the licence of Aviation Portneuf Ltée. The carrier stated its intention to appeal the decision to the Minister of Transport and requested a stay of execution concerning the suspension while the appeal to the minister was in progress.

By Orders 1981-A-225 and 1981-A-283, the committee refused to stay the suspension, an action which was confirmed by the Review Committee July 28, 1981. On April 29, 1982, as a result of the appeal, the Minister of Transport ordered a reinstatement of the Aviation Portneuf licence.

Aviation Portneuf then commenced this proceeding in the Federal Court — Trial Division to claim damages from the Crown for the loss of revenues during

the one-year its licence was suspended.

The central issue in the case is whether a damage suit against the Crown is a remedy available to Aviation Portneuf. The action was pending at the end of 1983.

**Soundair Co. v. CTC
Federal Court — Appeal
Division
Files 83-A-347
A-1077-83**

On April 20, 1983, after a Show Cause proceeding, the Air Transport Committee (ATC), by Order 1983-A-194, suspended Soundair licence 224873(c) for 14 days. The committee held that Soundair operated chartered flights out of Vancouver, B.C., without assessing positioning charges, contrary to the requirements of the Class 4 Positioning Charges Regulations under the *Aeronautics Act*, and that the public convenience and necessity required the suspension.

Soundair appealed the order on the ground that there was no evidence before the committee to support a finding that Soundair failed to assess the positioning charges and that if such evidence did exist, access to it was not provided to Soundair. Soundair also alleged that the committee erred in law and exceeded its jurisdiction in attempting to place the onus on Soundair to prove that it had not breached the regulatory provisions governing its licence.

The Federal Court granted Soundair Leave to Appeal the order on June 20, 1983. The appeal was awaiting hearing at the end of the year.

**Loomis Courier Service Ltd. v. Federal Express Co.
Federal Court — Appeal
Division
File 83-A-380**

This case arises out of Decision 7700 of the Air Transport Committee (ATC) dated Oct. 25, 1983, which amended Federal Express Co.'s licence so that it could expand its international courier service. Loomis Courier Service, a domestic carrier, applied for Leave to Appeal the decision pursuant to Section 64(2) of the *National Transportation Act*. The application to the Federal Court was pending at the end of 1983.

Loomis Courier Service bases its application on the following grounds:

1. That the committee incorrectly interpreted the "public convenience and necessity" test in Section 16(3) of the *Aeronautics Act*. Loomis contends that the applicant for an amendment must demonstrate that both public convenience and necessity will be served; not merely one or the other.
2. That the committee erred in applying the evidence of the hearing to the applicable test necessary to amend Federal's licence.
3. That the decision was unsupported by the evidence.

Loomis has also filed a Notice of Appeal of Decision 7700 with the Minister of Transport pursuant to Section 25 of the *National Transportation Act*. In this notice the courier asserts that the amendment of Federal's licence will adversely affect the existing Canadian courier industry and that the decision is not in the public interest.

**Canada Post v. Federal Express Co. and CTC
Federal Court — Appeal
Division File
83-A-379**

This application for Leave to Appeal is from Decision 7700 of the Air Transport Committee (ATC) dated Oct. 25, 1983, and referred to in the case of Loomis Courier Service Co. v. Federal Express Co.

Canada Post contends that the committee erred in deciding that Federal Express had satisfied the test of public convenience and necessity and the committee proceeded on a wrong principle, contrary to the evidence and the weight of evidence from the hearing.

Canada Post has also appealed the matter to the Minister of Transport.

The application for Leave to Appeal to the Federal Court was pending at the end of 1983.

**Transports Spéribel Inc. v. CTC
Federal Court — Appeal
Division
Files 82-A-332
A-98-83**

On Dec. 6, 1982, the court granted Leave to Appeal a Dec. 18, 1981, ruling of the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC), confirmed by a decision of the Review Committee. The Commission had denied certain claims for assistance filed by Transports Spéribel Inc. on the basis that the trucker did not hold the required Commission des transports du Québec permit to transport the goods for which the claims were made. Spéribel did hold a certifi-

cate issued under the federal *Atlantic Region Freight Assistance Act* and associated regulations which, subject to certain conditions, made the company eligible to receive assistance for its trucking operations.

Spéribel asserts that the provincial transport authority and not the Canadian Transport Commission, had jurisdiction to rule on the scope of a transport permit held by a trucker certified under the federal act. Spéribel has also contended that a judgment of the Court of Sessions of the Peace (a provincial court of criminal jurisdiction), which found the company not guilty of lacking the required permit for its trucking operations, was sufficient evidence of provincial transport authority approval concerning the scope of the permit. Spéribel concluded that the Commission erred in law in ruling that the transport permit did not authorize Spéribel to carry on the movement of goods for which the assistance was claimed.

This appeal was included in the 1982 Annual Report and it was pending at the end of 1983.

**Desvraco Inc. v. CTC
Federal Court — Appeal
Division
Files 82-A-354
A-118-83**

Leave to Appeal a decision of the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) was granted Dec. 6, 1982. The MVTC decision had denied certain subsidy claims made by Desvraco Inc. under the Atlantic Region Freight Assistance Program. The claims were denied on the ground that during transit the goods were still the property of Les Industries

Georges Deschênes Ltée, a company which controlled trucker Desvraco. As a result the movements were deemed ineligible for subsidies by virtue of Section 2(2)(h) of the Atlantic Region Special Selective and Provisional Assistant Regulations. At issue is whether the committee erred in interpreting the regulation and the corporate relationship between Les Industries Georges Deschênes Ltée and Desvraco Inc.

This appeal was reported pending in 1982. It was still pending at the end of 1983.

**R. & G. Milk Trucking Co. Ltd. v. CTC
Federal Court — Appeal
Division
Files 83-A-348
A-682-83**

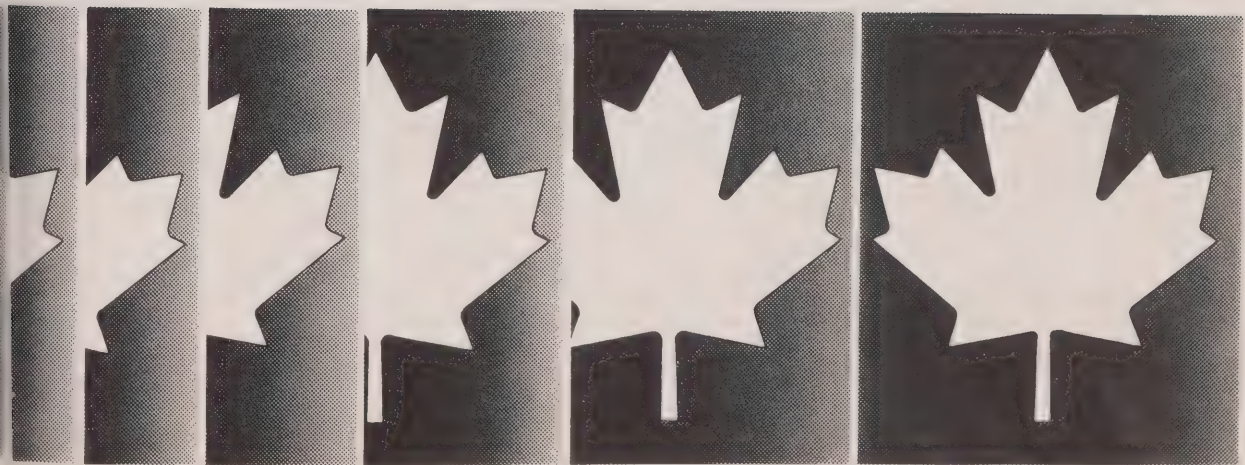
By Decision MV-ARFAA-219, the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) ruled that certain shipments of bulk milk, transported by R. & G. Milk Trucking Co. Ltd., were not eligible for subsidies pursuant to the Atlantic Region Special Selective and Provisional Assistance Regulations. The committee decided that, although R. & G. Milk Trucking held a certificate of eligibility under the Atlantic Region Freight Assistance Program, the milk transported was actually owned by the New Brunswick Milk Marketing Board as the controller of R. & G. Milk Trucking. Accordingly, due to Section 2(2)(h) of the regulations, such movements of goods were deemed not eligible for subsidy.

The committee also found that the May, 1982, issue of preferred voting shares in R. & G. Milk Trucking produced a change of *de jure* control, but that *de facto*

control remained with the Milk Marketing Board. The trucker was ordered to reimburse the Commission for subsidies paid during the period of ineligibility.

R. & G. Milk Trucking applied to the Federal Court for Leave to Appeal the committee decision. Such leave was granted June 21, 1983. This appeal was pending at the end of 1983.

Western Division95
Railway Transport Committee97
Air Transport Committee122
Water Transport Committee125
Motor Vehicle Transport Committee132
Review Committee133
Research Branch145



BRANCH LINE HEARINGS/DECISIONS 1983

95

Carried Forward from 1982

Subdivision

- CN Winnipegosis Decision Mar. 14, 1983. Abandon 9.89 miles from Fork River to Winnipegosis, Man., 30 days hence. Abandon 10.9 miles from Sifton Junction to Fork River, Man., Dec. 31, 1985. Appealed to Governor in Council Aug. 16, 1983.
- CN Inwood Decision Mar. 17, 1983. Abandon 71.5 miles from Grosse Isle to Fisher Branch, Man., Aug. 31, 1985. Appealed to Review Committee. Original Decision upheld Aug. 22, 1983. Appealed to Governor in Council Sept. 19, 1983.
- CP Fife Lake Decision April 5, 1983. Abandon 17.7 miles from Coronach to Big Beaver, Sask., Aug. 31, 1984.
- CN Rhein Decision April 14, 1983. Abandon 13.0 miles between Ross Junction and Hamton, Sask., Aug. 31, 1987, conditional upon a connection being built from a point near Hamton on the CN Rhein Subdivision to a point near Gorlitz on the CN Yorkton Subdivision.
- CN Central Butte Decision May 24, 1983. Abandon 45.6 miles between Moose Jaw Junction and Mawer, Sask., Aug. 31, 1987, conditional upon a connection being built from a point near Mawer, on the CN Central Butte Subdivision, to a point near Eyebrow, on the CP Outlook Subdivision.
- CN Preeceville Decision July 26, 1983. Abandon 40.85 miles between Preeceville and Kelvington, Sask., Aug. 31, 1987, conditional upon a connection being built from Kelvington on the CN Preeceville Subdivision, to a point near Fosston, on the CP Tisdale Subdivision. Appealed to the Review Committee.
- CN Bodo Decision Nov. 16, 1983. Abandon 11.2 miles between Cactus Lake, Sask., and Bodo, Alta.
- CN Avonlea Decision Nov. 28, 1983. Abandon 21.64 miles between Parry and Avonlea, Sask.

1983

Subdivision

- CN Flin Flon Decision Aug. 11, 1983. Abandon operation of .10 miles along Church St., and .17 miles of extension trackage, Flin Flon, Man.
- CN Chelan Decision Sept. 6, 1983. Continue operation of 12.87 miles from Reserve to Weekes, Sask.
- CP Osoyoos Decision June 1, 1983. Abandon 0.3 miles from mileage 10.7 to mileage 11.0 on June 30, 1983.

Decisions Pending

Subdivision

- CN Erwood Heard April 21, 1983, a continuation of the Sept. 16, 1982, hearing. Baden, Man. to Hudson Bay, Sask., a distance of 49.15 miles.
- CP Lake Cowichan Heard Sept. 7-8, 1983. Hayward, B.C., to Lake Cowichan, B.C., a distance of 18.3 miles.

Appendix II

Western Division

BRANCH LINE HEARINGS 1984

Subdivision

- CP Shamrock Archive to Hak, Sask., a distance of 103.4 miles. Rehearing.
- CN Gravelbourg Claybank to Mossbank, Sask., a distance of 40.9 miles, and Hodgeville to Tyson, Sask., a distance of 4.6 miles. Rehearing.
- CP Kaslo Rosebery to Nakusp, B.C., a distance of 26.9 miles. Rehearing.
- CN Amiens Shell Lake to Spiritwood, Sask., a distance of 20.4 miles. Rehearing.
- CN Carlton Dalmeny to Laird, Sask., a distance of 27.8 miles. Rehearing.

Appendix III

Railway Transport Committee

DECISIONS ISSUED, 1983

97

Date rendered		Disposition
Jan. 11	Section 120 of the <i>Railway Act</i> and in the matter of the <i>National Transportation Act</i> and in the matter of the determination of whether the relocation of CP Limited's superintendent offices from Sherbrooke to Montreal constitutes a removal, closing or abandonment of a divisional point that involves the removal of employees and for which the committee's approval is required.	Denied
Jan. 19	Section 328 of the <i>Railway Act</i> and in the matter of the <i>National Transportation Act</i> and in the matter of whether the committee should direct CP Limited to apply minima other than those set out in Section 1307 of the UC A and so to capitalize the cost of the work involved in the CP Limited Locomotive Overhaul and Rebuild Program. Report and Order No. R-34836	Granted
Jan. 27	Section 331 of the <i>Railway Act</i> application of VIA Rail for disclosure of certain information in the possession of the committee related to Union Station in Toronto.	Granted
Feb. 28	Applications of Continental Grain Company (Canada) Ltd. and Arctic Grain Ltd. (applicants) dated Nov. 22 and 23, 1982, respectively, under Section 23 of the <i>National Transportation Act</i> and/or Section 262 of the <i>Railway Act</i> with respect to the refusal by CN (respondent) to spot cars for unloading at Continental's facility at Prince Rupert, B.C. and Arctic Grain's facilities at Prince Rupert, B.C. and Churchill, Man., on and after Nov. 29, 1982. Decision and Order No. R-34908	Granted in part
Mar. 2	Application by CP Limited for authority to abandon the operation of that portion of the Waltham Subdivision from a point near Wyman (mile 34.0) to Waltham (mile 77.5), Que. Decision and Order No. R-34924	Granted

Date Rendered		Disposition
April 13	Section 51 of the <i>National Transportation Act</i> and in the matter of the <i>Railway Act</i> . In the matter of the apportionment of costs of the railway siding extension which was ordered by the Railway Transport Committee to be constructed by CN and VIA Rail at Tupper, N.S. Decision and Order No. R-35128	Costs of the siding extension to be apportioned 60 per cent by VIA and 40 per cent by CN
April 14	Section 23 of the <i>National Transportation Act</i> , R.S.C. 1970, c. N-17 Application of Columbia Containers Limited with respect to free time before the assessment of demurrage charges. Bench Decision and Order No. R-35309	Granted
April 19	Application of CP Limited for authority to abandon the operation of that portion of the St. Gabriel Subdivision from a point near St. Felix (mileage 17.8) to St. Gabriel (mileage 27.8) Que. Decision and Order No. R-35076	Granted
April 27	Application by CN for authority to abandon the operation of the Caledonia Subdivision from Caledonia Junction (mile 0.00) to Caledonia (mile 21.92), N.S. Decision and Order No. R-35116	Granted
April 27	Application by CP for authority to abandon the operation of a portion of the Shore Line Subdivision from a point near Lepreau (mile 22.5) to a point near St. George (mile 42.6), N.B. Decision and Order No. R-35117	Granted
April 28	Application dated Oct. 21, 1981, to the Railway Transport Committee by CP pursuant to Sections 120 and 129 of the <i>Railway Act</i> , proposing to remove the station at West Toronto, Ont., mile 4.5, Galt Subdivision; and in the matter of a telex dated Nov. 23, 1982, in which CP stated "Please be advised that CP hereby withdraws its application for authority to remove the West Toronto Station; and in the matter of the the Railway Transport Committee's jurisdiction over the removal of the West Toronto Station.	Canadian Pacific Limited acted in violation of the <i>Railway Act</i> . Canadian Pacific to pay certain costs. Attorney General of Canada requested to institute and prosecute proceedings against Canadian Pacific Limited.
April 28	Applications of Canadian National Railway Company in respect of its Gaspé and Campbellton Servocentres. Decision and Order No. R-35120	Granted in part

Date rendered		Disposition
May 16	Applications by CP to abandon the operation of the Ste-Agathe Subdivision from St-Jérôme (mile 13.6) to Ste-Agathe (mile 44.4) and from Ste-Agathe to Mont-Laurier (mile 138.2), a distance of 93.8 miles, in the Province of Quebec. Decision and Order No. R-35185	Denied
May 25	Application by Abitibi-Price on behalf of the Grand Falls Central Railway Co. to abandon the operation of its main line, the Grand Falls Division from Grand Falls (mile 0.00) to Botwood (mile 21.5) and the Windsor Subdivision from Grand Falls (mile 0.0) to Windsor (mile 1.5), Nfld. Decision and Order No. R-35242	Granted
June 8	Report of Inquiry into the Dec. 3, 1980, derailment on the Fording River Subdivision and recommendations to the Railway Transport Committee.	
July 7	Application by CN for authority to abandon the operation of the Centreville Subdivision from Valley (mile 0.00) to Centreville (mile 27.72), N.B. Decision and Order No. R-35380	Denied
July 7	Application by CN for authority to abandon its Témiscouata Subdivision from a point near Rivière-du-Loup (mile 3.80) to a point near Edmundston (mile 77.0), in Quebec and New Brunswick.	Granted in part
July 20	Application by CN for authority to abandon the operation of the Renfrew Subdivision from a point near Renfrew Junction (mile 43.79) to Whitney (mile 134.05), Ont. Report and Order No. R-35450	Granted
July 25	Applications by CN and CP for authority to abandon the operation of certain branch lines in the Grey-Bruce Region of Mid-Western Ontario. Decision and Order No. R-35400	Granted in part
Sept. 8	In the matter of Canadian Transport Commission Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail and Section 73.8 of said regulations and in the matter of U.S. Title 49 C.F.R. and Section 173.8 of the Hazardous Materials Regulations (HMR), of the U.S. Department of Transportation.	Section 73.8 of the Regulations should remain unchanged. D.C. shipments in compliance with American regulations may proceed to Canadian destinations
Sept./83	A Report on an Inquiry Under Subsection 81(1) of the <i>National Transportation Act</i> in regard to the safe operation of the Speno Rail grinding equipment.	

Date rendered	Disposition
Oct. 7	<p>Application by CP (on behalf of the Esquimalt and Nanaimo Railway Company) for authority to discontinue the passenger train service operating between Victoria and Courtenay, B.C., and in the matter of a Review Committee Order No. 1978-5 dated Nov. 22, 1978.</p> <p>Bench Decision and Order No. R-36006</p>
Oct. 18	<p>Application by CN to re-route mixed passenger trains 289 and 290 between Edmonton and Egremont, Alta. and in the matter of Railway Transport Committee Order No. R-33500 dated Mar. 4, 1982.</p>
Nov. 18	<p>In the matter of Section 23 of the <i>National Transportation Act</i>, R.S.C. 1970, c. N-17 and application by the Province of Newfoundland and Labrador for relief from all alleged prejudicial features contained in items 23770, 23780, 24900 and 24975 of tariff CFAE-4436-A.</p>
Nov. 24	<p>VIA Rail's application for consolidation of its Montreal operations at Central Station.</p> <p>Report and Order No. R-36004</p>
Nov. 28	<p>Application of Crown Zellerbach Canada Limited pursuant to Section 23 of the <i>National Transportation Act</i>.</p>
Nov. 29	<p>Application of the Town of St. Félicien for authority to construct Sacré-Coeur Boulevard at grade across the right of way and track of CN, St. Félicien, Que.</p>
Dec. 29	<p>Application by CN (Terra Transport) for authority in respect of the St. John's Servocentre, to remove the agents from 20 locations as well as station buildings from 18 locations, in Newfoundland.</p> <p>Decision and Order No. R-36008</p>
Dec. 29	<p>Application by CN (Terra Transport) for authority in respect of the Corner Brook Servocentre to remove agents from eight locations as well as station buildings from five locations, in Newfoundland.</p> <p>Decision and Order No. R-36009</p>
Dec. 29	<p>Application by CN (Terra Transport) for authority, in respect of the Grand Falls Servocentre, to remove the agents from eight locations as well as station buildings from five locations, in Newfoundland.</p> <p>Decision and Order No. R-36010</p>

Appendix IV

Railway Transport Committee

ORDERS AND DECISIONS, 1983

APPLICABLE TO THE REMOVAL OF OTHER TRACKAGE

101

Order Number	Date	Type of Order
R-34782	Jan. 11	Authorizes the abandonment of team tracks off mileage 12.56 Dartmouth Subd., Dartmouth, N.S., CN.
R-34788	Jan. 11	Authorizes the abandonment of Red Deer South Industrial Spur, off mileage 93.1 Red Deer Subd., Red Deer, Alta., CN/CP.
R-34791	Jan. 12	Approves the rescission of orders which authorized operation of Outremont Spur mileage 49.2 and a branch line of railway at mileage 0.22 Adirondack Subd., Montreal, Que., CP.
R-34795	Jan. 17	Approves the rescission of orders which authorized operation of siding off mileage 82.3 Melfort Subd., Melfort, Sask., CP.
R-34808	Jan. 21	Authorizes the abandonment of Bonaventure Spur between mileage 0.00 and mileage 0.13, and associated connecting trackage opposite mileage 3.48 Montreal Subd., Montreal, Que., CN.
R-34820	Jan. 27	Approves the rescission of order which authorized operation of Scarborough Industrial Spur off mileage 201.36 Belleville Subd., Scarborough, Ont., CP.
R-34830	Jan. 31	Authorizes the abandonment of trackage between mileages 101.60 and 101.85; and between mileages 102.09 and 102.50 Kingston Subd., Kingston, Ont., CP.
R-34906	Feb. 24	Authorizes the abandonment of the Home Centre Spur commencing at switch mileage 0.18 of the Mill Spur, St. Thomas Subd., Ridgeway, Ont., C&O Railway.
R-34945	Mar. 3	Approves the rescission of orders which authorized operation of siding, mileage 0.74 MacLeod Subd., Calgary, Alta., CP.
R-34946	Mar. 3	Authorizes the abandonment of track No. 3, mileage 20.65 No. 1 Subd., Harrow, Ont., C&O Railway.
R-34978	Mar. 21	Authorizes the abandonment of 900 feet of trackage between mileage 4.65 and 4.47 of the Oshawa Railway Spur, Oshawa, Ont., CN.
R-35095	Apr. 22	Authorizes the abandonment of 2,016 feet of trackage of Redcliff Premier Brick Spur, off mileage 5.90 Brooks Subd., Redcliff, Alta., CP.
R-35126	Apr. 29	Authorizes the abandonment of 421.7 feet of industrial track, opposite mileage 137.5 Portal Subd., Estevan, Sask., CP.
R-35194	May 18	Authorizes the abandonment of two spur tracks off mileage 1.55 Edson Subd., Edmonton, Alta., CN.
R-35195	May 18	Authorizes the abandonment of interchange track off mileage 119.09, and team track off mileage 119.13 Okanagan Subd., Kelowna, B.C., CN.
R-35242	May 25	Authorizes the abandonment of the main line mileage 0.0 to 21.5 Grand Falls Division, and mileage 0.0 to 1.5 Windsor Subd., Grand Falls, Nfld., G.F.C.R.
R-35313	June 10	Authorizes the abandonment of a spur off mileage 5.95 Strathcona Industrial Lead, H.B. mileage 4.46 Camrose Subd., Edmonton, Alta., CN.
R-35506	Aug. 11	Authorizes the abandonment of a spur, mileage 12.67 Michipicoten Subd., Wawa, Ont., A.C. Railway.
R-35519	Aug. 11	Authorizes the abandonment of an industrial spur off mileage 0.56 Kaministiquia Subd., Thunder Bay, Ont., CP.
R-35532	Aug. 12	Authorizes the abandonment of trackage off mileage 0.58, Kingsway Industrial Lead, H.B. mileage 3.11 Edson Subd., Edmonton, Alta., CN.

Order Number	Date	Type of Order
R-35747	Oct. 4	Approves the rescission of order which authorized operation of switching lead and spur trackage between mileage 1.91 and mileage 3.25 MacLeod Subd., Calgary, Alta., CP.
R-35903	Nov. 17	Authorizes the abandonment of Muskoka Wharf Spur, from mileage 0.00 to mileage 1.40, off mileage 111.33 Newmarket Subd., Gravenhurst, Ont., CN.
R-35904	Nov. 17	Approves rescission of orders which authorized operation of spurs off mileage 3.08 Galt Subd., Toronto, Ont., CP.
R-35938	Nov. 28	Authorizes abandonment of 2,151 feet of track, headblock opposite mileage 16.71 Kensington Subd., Summerside, P.E.I., CN.
R-35972	Dec. 5	Authorizes abandonment of Bowes Industrial Spur, headblock mileage 0.11 Colgate Spur, off mileage 331.15 Kingston Subd., Toronto, Ont., CN.

Appendix V

Railway Transport Committee

REMOVAL OF OTHER TRACKAGE APPLICATIONS ON HAND DEC. 31, 1983

103

Subdivision	Mile	Location	Designation
Prince Edward Island			
CN/Kensington	Off 16.71	Summerside	Siding
New Brunswick			
CN/Napadogan	0.00 - 5.06	Minto	Spur
Ontario			
CN/Kingston	H.B. 0.11, Off 331.15	Toronto	Leads
C&O/St. Thomas	Off 0.18	Ridgetown	Spur
CP/Kaministiquia	Off 0.56	Thunder Bay	Lead
CN/Guelph	0.72 - 1.03	Kitchener	Spur
CN/Guelph	Off 62.36	Kitchener	Spur
CN/Newmarket	111.33	Gravenhurst	Spur
Saskatchewan			
CP/Portal	127.5	Estevan	Lead
Alberta			
CN/Edson	Opposite 1.55	Edmonton	Siding
CN/Camrose	Off H.B. 5.95	Edmonton	Spur
CN/Peace River	Off 48.47, 0.45, 0.46	Peace River	Leads
CN/Edson	Off 0.58	Edmonton	Siding
CN/Edson	1.79 - 0.06; 2.20 - 4.22	Edmonton	Siding
CP/MacLeod	1.91	Calgary	Spur
CN/Wainwright	0.39 Opp. 264.3	Edmonton	Spur

Appendix VI

Railway Transport Committee

104 **ORDERS AND DECISIONS, 1983** **FOR NON-PRAIRIE BRANCH LINE ABANDONMENT**

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
Nova Scotia			
CN/Caledonia	Caledonia Jct. - Caledonia M.0.00 - M.21.92	R-35116 — Apr. 27 R-32623 — Aug. 27, 1981	Abandon May 27, 1983 Abandon Aug. 27, 1983 Pursuant to conditional clause
CN/Dartmouth	Imperoyal - Upper Musquodoboit M.18.50 - M.81.80		
New Brunswick			
CP/Shoreline	Lepreau-St. George M.22.5 - M.46.3	R-35117 — Apr. 27	Abandon May 27, 1983
CN/Centreville	Valley-Centreville M.0.00 - M.27.72	R-35380 — June 7	Ordered continued
Quebec			
CP/Waltham	Wyman - Waltham M.34.0 - M.77.50	R-34995 — Mar. 2	Abandon Apr. 6, 1983 Stayed Apr. 6, May 25, and Aug. 30, 1983 Abandon May 19, 1983
CP/St. Gabriel	St. Felix - St. Gabriel M.17.8 - M.27.8	R-35076 — Apr. 19	
CN/Temiscouata	Rivière-du-Loup-Edmundston M.3.80 - M.77.00	R-35391 — Apr. 27	Abandon M.3.80 - M.42.70 on May 27, 1983 Ordered continued M.42.70 - M.77.0 Ordered continued
CP/Ste. Agathe	St. Jerome - Ste. Agathe M.13.6 - M.44.4	R-35185 — May 16	Ordered continued
CP/Ste. Agathe	Ste. Agathe - Mont Laurier M.44.40 - M.138.20	R-35185 — May 16	Ordered continued
Ontario			
CN/Owen Sound	Whites Jct. - Durham M.0.00 - M.25.72	R-35400 — July 25	Abandon Aug. 29, 1983 Stayed Aug. 29, 1983
Durham Spur	Port Elgin - Southampton M.0.90 - M.5.00	R-35400 — July 25	Abandon Aug. 29, 1983
CN/Southampton (Southampton Spur)	Listowel-Kincardine M.1.41 - M.57.82	R-35400 — July 25	Ordered continued M.1.41 - M.32.95 Abandon Aug. 29, 1983 M.32.95 - M.57.82 Abandon Aug. 29, 1983
CN/Kincardine			
CN/Fergus	Fergus-Palmerston M.27.00 - M.72.00	R-35400 — July 25	
CP/Walkerton	Saugeen - Walkerton M.0.00 - M.37.30	R-35400 — July 25	Abandon M.0.00 - 27.25 Conditional upon M.27.25 - M.30.8 Transferred to CN Abandon M.30.8 - M.37.3 on Aug. 29, 1983

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
CN/Renfrew	Renfrew Jct. - Whitney M.43.79 - M.134.05	R-35450 — Aug. 2	Abandon Oct. 31, 1983 Stayed Oct. 25, 1983 Request for review denied Dec. 12, 1983 Abandon Dec. 18, 1983
British Columbia CP/Osoyoos	M.10.7 - M.11.0	WDR 1983 — June 1 00101	Abandon July 1, 1983

Appendix VII

Railway Transport Committee

106 NON-PRAIRIE BRANCH LINE ABANDONMENT APPLICATIONS ON HAND DEC. 31, 1983

Subdivision	Between	Mileage	Status
Newfoundland			
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia	0.00-20.65	Heard July 7, 1983
CN/Bonavista	Shoal Harbour - Bonavista	0.00-87.89	Decision pending Heard June 20-21, 1983 Decision pending
Nova Scotia			
CN/Oxford	Pugwash Jct. - Scott Spur (incl. Wallace & Pictou Spurs)	16.49-71.43	Heard Oct. 26-27, 1982
CN/Inverness	Port Hastings-Inverness	0.00-55.64	Decision pending
CN/Middleton	Bridgewater Jct. - Bridgetown	0.00-66.84	Review ordered 1984 Heard Sept. 15, 1983 Decision pending
Prince Edward Island			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague (incl. Georgetown Spur)	0.00-25.61	Heard Nov. 3, 1982 Decision pending
CN/Murray Harbor	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert & Vernon Spurs)	0.00-44.40	Heard Nov. 1, 1982 Decision pending
CN/Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. - Elmira	0.00-9.85	Heard Nov. 5, 1982 Decision pending
CN/Souris	Royalty Jct. - Souris	0.00-55.02	Pending
CN/Kensington	Linkletter - Tignish	19.49-84.61	Pending
New Brunswick			
CN/Albert	Salisbury - Mile 2.85	0.00-2.85	Statutory five-year review 1987
CN/Centreville	Valley - Centreville	0.00-27.72	Review in 1984
CN/Richibucto	Kent Jct. - Richibucto	0.00-26.50	Heard Oct. 28, 1982 Decision pending
CN/St. Quentin	Tidehead - I.N.R. Junction	0.00-105.76	Heard Oct. 27, 1983 Decision Pending
CN/Oromocto	Westfield Beach - Camp Gagetown	0.00-55.40	Pending
CN/Loggieville	C.F.B. Chatham - Loggieville	9.50-13.49	Pending
CN/Caraquet	Gloucester Jct. - Tracadie	0.00-72.04	Pending
CN/Miramichi	Derby Jct. - McGivney	0.00-74.75	Pending
Quebec			
CN/Temiscouata	Cabano - Fraser Jct.	42.70-77.00	Review Oct., 1984
CP/Ste. Agathe	St. Jerome - Ste. Agathe	13.60-44.40	Review with Maniwaki Subd. Jan., 1984
CP/Ste. Agathe	Ste. Agathe - Mont Laurier	44.4-138.20	Review with Maniwaki Subd. Jan., 1984
CP/Temiscaming and Ville Marie	Gendreau-Laverlochere	47.9-106.50	Statutory five-year review in 1985
CP/Tring (QCR)	Gaboury-Ville Marie	0.00-7.70	Statutory five-year review in 1984
	Tring Jct. - Courcelles	1.00-32.50	Ordered abandoned Feb. 27, 1984
	Courcelles - Megantic	32.50-57.70	

Subdivision	Between	Mileage	Status
CP/Waltham	Wyman - Waltham	34.00-77.50	Order R-34995, Mar. 2 stayed on Apr. 6, May 25 and Aug. 30, 1983
CP/Maniwaki	Laman - Maniwaki	3.00-80.70	Review ordered Jan., 1984
CP/M&O	Rigaud - M&O Jct.	16.80-82.50	Pending
CN/Monk	Pelletier - Ste. Claire	68.23-196.30	Pending
CN/Sorel	Bellevue Jct. - Nicolet	52.48-77.54	Pending
Ontario			
CN/Beeton	Cheltenham - Beeton	33.90-58.75	Heard Dec. 8, 1982
CN/Fergus	M.0.00 - M.1.14	0.00-1.14	Decision pending
(Fergus Town Spur)			Heard Dec. 7, 1982
CN/Forest	Lucan - Forest	15.50-48.00	Decision pending
			Review ordered April, 1984
CN/Kincardine	Listowel-Wingham	1.41-32.92	Statutory five-year review 1988
CN/Meaford	Collingwood - Meaford	34.60-52.19	Heard Oct. 13, 1983
CN/Owen Sound	Whites Jct. - Durham	0.00-25.72	Decision pending
(Durham Spur)			Abandon order stayed Aug. 29, 1983
CN/Penetang	Colwell - Hendrie	2.00-11.60	Under five-year review
CN/Uxbridge	Blackwater - Woodville	0.00-12.55	Pending
(Cannington Spur)			
CP/Carleton Place	Nepean - Carleton Place	9.00-28.10	Pending
CP/Walkerton	Saugeen - Mile 30.80	0.00-30.80	Mile 0.00 to Mile 27.25 to be abandoned conditional upon Mile 27.25 to Mile 30.80 transferred to CN
CN/Pagwa	Calstock - Nakina	23.90-141.45	Heard Oct. 3 - 6, 1983
CN/Campbellford	Madoc Jct. - Madoc	0.00-15.18	Pending
(Madoc Spur)			
CN/Marmora	Glenmiller - Marmora	36.00-61.30	Pending
CN/Smiths Falls	Richmond-Strathcona	13.00-99.30	Pending
CN/Dunnville	Fort Erie-Nickel (Port Colborne)	2.00-17.60	Pending
	Port Colborne - Caledonia	20.90-58.28	
CN/Fergus	Lynden Jct. - Galt	1.00-13.88	Pending
British Columbia			
CN/Cowichan	M.0.00 - M.1.37	0.00-1.37	Statutory five-year review in 1984
(Saanich Spur)			
CN/Cowichan	Deerholme - Youbou	57.90-81.90	Statutory five-year review in 1987
and Tidewater	Deerholme - Cowichan Bay	0.00-6.12	
CP/Kaslo	Rosebery - Nakusp	0.00-12.55	Statutory five-year review in 1985
CP/Lake Cowichan	Hayward - Lake Cowichan	0.00-18.30	Heard Sept. 6-7, 1983
			Decision pending

Appendix VIII

Railway Transport Committee

ORDERS AND DECISIONS, 1983

108 SECTION 260(8) (PASSENGER TRAIN SERVICES)

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order And/Or Decision
Canadian National				
Montreal-Gaspé	29/12/70	83/03/05	R-35138	Approval to operate through Montreal-Gaspé — experimental service.
Quebec-Moncton				
Montreal-Sydney-Halifax	29/12/70	June/79	Final Plan	Montreal-Campbellton reduced to once daily; daily daytime service between Montreal and Mont Joli and Campbellton and Moncton.
Sydney-Truro-Halifax	29/12/70	June/79	Final Plan	Continued service.
Toronto-Kingston	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Montreal-Chicoutimi	27/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Reduced frequency to tri-weekly.
Montreal-Senneterre-Cochrane	27/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Reduced frequency to tri-weekly.
Senneterre-Val d'Or	27/10/69	12/11/81	R-32961	Reduced frequency.
Ottawa-Brockville-Toronto.	03/05/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
Toronto-Stratford	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
Winnipeg-Regina-Prince Albert	03/05/71	06/08/81	PC-1981-2171	Retained Regina-Saskatoon portion. Discontinued Saskatoon-Prince Albert portion.
St. John's - Argentia	82/02/18	Hearings held July, 1983	—	Decision pending.
St. John's - Carbonear	82/02/18	Hearings held July, 1983	—	Decision pending.
Clarenceville - Bonavista	82/02/18	Hearings held July, 1983	—	Decision pending.
Hearst - Nakina	03/05/71	Hearing held Oct., 1983	—	Decision pending.
Wabowden - Gillam - Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Continued service.
Sioux Lookout - Thunder Bay	03/05/71	Hearing held Oct., 1983	—	Decision pending.
The Pas-Lynn Lake	03/05/71	28/09/81	WDR-00383	Continued service.
Toronto - London - Sarnia	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Montreal - Quebec	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Montreal - Brockville - Toronto	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Toronto - Windsor	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Toronto - North Bay - Kapuskasing	27/10/69	15/10/82	R-34487	Continued service.
Toronto - Niagara Falls	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Winnipeg - Thompson - Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Reduced service.
Edmonton - Jasper - Prince Rupert	27/10/69	19/03/82	R-33580	Continued service.
Montreal - Toronto - Vancouver	29/12/70	06/08/81	PC-1981-2171	Amended western final plan eliminating through service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order And/Or Decision
Moncton - Saint John	27/10/69	June/79	Final Plan	Extended service to Halifax.
Montreal - Ottawa	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Winnipeg - Farlane	13/02/74	09/02/81	WDR-00134	Continued service.
Edmonton - Waterways	05/10/83	—	—	Not yet declared uneconomic.
CP Rail				
Halifax - Yarmouth	31/10/69	04/09/81	R-32608	Continued service.
Montreal - Quebec	31/10/69	17/11/82	R-34646	Continued service.
Montreal - Toronto - Vancouver	31/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Amended western final plan.
Sudbury - White River	31/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Reduced peak period service to tri-weekly, discontinued off-peak period service.
Calgary - Edmonton	31/10/69	31/03/81	WDR-00199	Ordered one-year provisional service.
Victoria - Courtenay	11/09/74	83/12/20	R-36006	Continued service.
Algoma Central Railway				
Sault Ste. Marie-Hearst	01/10/76	13/12/82	R-34714	Continued service.
Quebec, North Shore and Labrador Railway				
Sept. Iles-Schefferville, Ross Bay Jct. - Wabush - Labrador City	15/03/82	—	—	Not yet declared uneconomic.
White Pass and Yukon Corp.				
Whitehorse - White Pass	—	14/08/80	R-31300	Declared a passenger train service, no application to discontinue service.

Appendix IX

Railway Transport Committee

RAIL ACCIDENTS

110 PRELIMINARY STATISTICS, 1983

	Totals	Casualties	
		Killed	Injured
Derailments of through trains at any point	198	0	29
Other derailments in yards and sidings of train stock	52	0	2
Total derailments reportable of train stock	250	0	31
Derailments of track maintenance machines	1	0	1
Derailments of track motor cars etc.	14	1	23
Total derailments reportable	266	1	55
Collisions involving through trains	27	6	126
Other collisions reportable in yards and sidings	63	1	34
Total collisions involving train stock only	90	7	160
Collisions between trains and track maintenance machines	1	0	0
Collisions between trains and track motor cars	18	0	18
Collisions between track maintenance machines	3	0	2
Collisions between track motor cars	11	0	26
Collisions between track motor cars and track machines	2	0	2
Total collisions reportable	125	7	208
Crossing accidents resulting in derailment	18	4	21
Total Crossing accidents reportable	534	56	260
Accidents involving Dangerous Commodities			
Derailment of through trains	43	0	0
Other derailments	50	0	0
Collisions involving through trains	10	5	17
Other collisions	47	0	0
Miscellaneous incidents (leakages etc.)	323	0	7
Crossing accidents with Dangerous Commodities involvement	9	1	7
Total Dangerous Commodities cases reportable	482	6	31

Note: The above data are known to be incomplete and are to be treated as preliminary only, subject to almost certain revision in accordance with receipt of late advices and cancellations.

Appendix X

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1982

111

	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1983
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 36,548,817	\$ 28,646,712
Section 258 (Protected Branch Lines)	302,748,855	258,941,160
Section 261 (Passenger-Train Services) ²	5,085,789	3,745,359
Section 272 (Eastern Rates)	31,016,103	31,016,103
Total	<u>\$375,399,564</u>	<u>\$322,349,334</u>

¹The date of Claims for Actual Losses by the railway companies is footnoted in the following tables.

²Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80% of certified actual loss.

Appendix XI

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1982

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1983
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 21,260,635	\$ 16,295,822
Section 258 (Protected Branch Lines)	141,065,024	125,760,254
Section 261 (Passenger-Train Services) ²	2,438,813	1,455,987
Section 272 (Eastern Rates)	19,889,105	19,889,105
Total	<u>\$184,653,577</u>	<u>\$163,401,168</u>

¹The date of Claims for Actual Losses by CN is footnoted in the following tables.

²Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed.

Appendix XII

Railway Transport Committee

112 SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1982 CANADIAN PACIFIC LIMITED

	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1983
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 15,288,182	\$ 12,350,890
Section 258 (Protected Branch Lines)	161,683,831	133,180,906
Section 272 (Eastern Rates)	11,126,998	11,126,998
Total	<u>\$188,099,011</u>	<u>\$156,658,794</u>

¹The date of Claims for Actual Losses by CP is footnoted in the following tables.

Appendix XIII

Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1982 ALGOMA CENTRAL RAILWAY

	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1983
Section 261 (Passenger-Train Services) ²	\$ 2,646,976	\$ 2,289,372

¹The date of Claims for Actual Loss by Algoma Central is footnoted in the following tables.

²Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed.

Appendix XIV

Railway Transport Committee

CLAIMS AND PAYMENTS, 1982

SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

113

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1983
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 613,541	\$ Nil ²
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	1,054,295	Nil ²
Prince Edward Island			
3. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague (incl. Georgetown Spur)	273,806	256,811
4. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	343,879	322,534
5. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	75,147	70,483
Nova Scotia			
6. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	167,506	157,109
7. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	321,744	301,773
8. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	406,317	381,097
9. Oxford	Pugwash Jct.-Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	256,586	Nil ²
10. Yarmouth	Liverpool-Wilkins	195,560 ⁴	183,422
11. Yarmouth	Wilkins-Yarmouth	497,895 ⁴	466,991
New Brunswick			
12. Albert	Salisbury-Synton	17,027	15,970
13. Albert	Synton-Hillsboro	31,666 ⁴	29,700
14. Centreville	Valley-Centreville	564,340	360,484
15. Richibucto	Kent Jct.-Richibucto	51,801 ³	Nil ²
Quebec			
16. Temiscouata ⁵	Rivière-du-Loup-Edmundston East	473,647	303,134
Ontario			
17. Beeton	Cheltenham-Beeton	120,769	Nil ²
18. Fergus (Fergus Town Spur)	M. 0.00-M. 1.14	13,977	Nil ²
19. Fergus	Fergus-Palmerston	86,120 ³	55,117
20. Forest	Lucan-Forest	73,096	68,559
21. Forest	Forest-Sarnia Jct.	60,171 ⁴	52,382
22. Kincardine	Listowel-Kincardine	388,965	248,938
23. Marmora	Marmora-Lake St. Peter	63,126 ⁴	59,208
24. Meaford (Penetang Spur)	North Colwell-Hendrie	29,129	27,321
25. Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct.-Durham	283,180	181,235
26. Renfrew	Renfrew Jct.-Whitney	290,822 ³	188,907
27. Southampton (Southampton Spur)	Port Elgin South-Southampton	21,340 ³	13,658
28. Talbot	St. Thomas-Port Stanley	37,073 ⁴	27,613

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1983
Manitoba			
29. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	431,228	375,081
30. Inwood	Fisher Branch-Hodgson	16,866 ⁴	14,670
31. Neepawa	Neepawa-Rosburn Jct.	484,221	421,174
32. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	539,394	469,164
33. Rosburn	Rosburn Jct.-Bethany	98,075	85,305
34. Ste. Rose	Ste. Rose-Rorketon	33,307 ⁴	28,970
35. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	360,959	313,961
36. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	336,521	292,705
Saskatchewan			
37. Acadia Valley ⁶	Eyre Jct.-Acadia Valley	1,068,592	929,459
38. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	319,221	277,658
39. Avonlea	Parry-Avonlea	689,801	599,988
40. Bodo	Cactus Lake-Bodo	389,780	339,030
41. Carlton	Dalmeny-Laird	599,249	521,226
42. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	356,137	309,767
43. Chelan	Reserve-Weekes	100,077	87,047
44. Corning	Peebles-Corning	339,658	295,434
45. Cudworth	St. Louis-M. 103.25	168,157	146,263
46. Dodsland	Biggar-Dodsland	611,529	531,907
47. Erwood ⁷	Baden-Hudson Bay	411,021	357,505
48. Gravelbourg	Claybank-Mossbank	341,225	296,797
49. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	24,477	21,290
50. Porter	Oban Jct.-Cando	249,323	216,861
51. Preeceville	Preeceville-Kelvington	1,450,167	1,261,352
52. Rhein	Ross Jct.-Hamton	108,750	94,591
Alberta			
53. Endiang	Endiang Jct.-Byemoor	666,911	580,078
54. Rosedale	Rosedale-East Coulee	62,372 ⁸	54,251
- Bullpound Joint Section			
55. Sheerness	Sheerness-Cessford	98,299 ³	85,500
56. Stettler	Ferlow Jct.-Donalda	705,624	613,750
57. Stettler	Donalda-Dinosaur	2,615,373	2,274,846
British Columbia			
58. Cowichan (Saanich Spur)	M. 0.00-M. 1.37	25,379	23,804
59. Cowichan - Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	746,417	603,942
Sub-Total (CN)		\$21,260,635	\$16,295,822

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1983
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
New Brunswick			
60. Shore Line	Lepreau-St. George	115,627	107,349
Quebec			
61. Maniwaki	Laman-Maniwaki	596,541	553,832
62. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Courcelles	362,750	Nil ⁹
63. Ste. Agathe	St. Jérôme-Mont Laurier	1,726,059	1,602,481
64. St. Gabriel	St. Félix-St. Gabriel	20,171	18,727
65. Témiscaming	Gendreau-Laverlochère	660,082	612,823
- Ville Marie	Gaboury-Ville Marie		
66. Waltham	Wyman-Waltham	412,964	383,398
Ontario			
67. Carleton Place	Nepean-Carleton Place	319,651	Nil ²
68. Walkerton	Saugeen-Walkerton	324,682	275,980
Manitoba			
69. Lyleton	Waskada-Dalny	239,078	194,026
Saskatchewan			
70. Amulet	Crane Valley-Cardross	83,425 ⁴	67,704
71. Asquith	Urban-Arelee	358,106 ⁴	290,625
72. Asquith	Arelee-Sonningdale	89,353 ⁴	72,515
73. Colonsay	Amazon-Colonsay	235,634	191,231
74. Colony	Rockglen-Killdeer	420,701	341,424
75. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	636,514	516,570
76. Kelfield	Brass-Kelfield	820,011	665,489
77. Matador	Gunnworth-Wartime	39,873	32,359
78. McMorran	Milden-Gunnworth	371,995	301,897
79. Melfort	Lac Vert-Keddy	1,468,473	1,191,755
80. Melfort	Dent-Gronlid	411,029 ⁴	333,576
81. Pennant	Hazlet-Verlo	209,359	169,908
82. Shamrock	Archive-Hak	2,731,177	2,216,517
83. Wishart	Foam Lake-Wishart	826,751 ⁴	670,959

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1983
Alberta			
84. Furness ¹⁰	Epping-Paradise Valley	758,738	615,763
85. Lacombe (Cordel Spur)	Halkirk-Cordel	15,868 ^{3,4}	12,878
86. Langdon	Rosedale-East Coulee	89,197 ⁸	72,389
87. Strathmore	Strathmore-Langdon	325,608 ⁴	264,251
British Columbia			
88. Kaslo	Rosebery-Nakusp	617,132	572,948
89. Osoyoos	M. 10.7-M. 11.0	1,633 ³	1,516
	Sub-Total (CP)	\$15,288,182	\$12,350,890
	Total (CN & CP) SECTION 256	\$36,548,817	\$28,646,712

¹As filed by CN June 23, 1983 and by CP Mar. 11, 1983.

²Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made for this line.

³New application, therefore line only claimed for portion of year.

⁴Abandonment authorized during 1982, therefore only claimed for portion of year.

⁵Minor portion of this line in New Brunswick.

⁶Minor portion of this line in Alberta.

⁷Minor portion of this line in Manitoba.

⁸Abandonment authorized during 1981 was rescinded Jan. 25, 1983.

⁹Subsidization suspended pending clarification of legal status of abandonment application.

¹⁰Minor portion of this line in Saskatchewan.

Appendix XV

Railway Transport Committee

CLAIMS AND PAYMENTS, 1982

SECTION 258 (PROTECTED BRANCH LINES)

117

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1983
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	\$ 861,300	\$ 773,273
2. Carman	Carman-Graysville	364,020	326,816
3. Cowan	North Jct.-Swan River	1,385,243	1,243,668
4. Erwood	Swan River-Birch River	1,674,892	889,224
5. Hartney	Belmont-Elgin	1,495,352	1,342,523
6. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill	3,228,284	2,898,346
7. Miami	Morris-Somerset	1,645,743	1,477,544
8. Miami	Somerset-Belmont	1,539,146	1,381,842
9. Rossburn	Bethany-Russel	2,667,871	2,395,208
10. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	184,285	165,451
Saskatchewan			
11. Amiens	Spiritwood-England	1,097,636	985,455
12. Arborfield	Crane-Arborfield	1,110,719	997,201
13. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	24,277	21,796
14. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	1,660,982	1,411,582
15. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	661,258	593,676
16. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	2,403,873	2,158,191
17. Big River	Shellbrook-Big River	1,712,763	1,537,715
18. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	1,457,180	1,308,253
19. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	3,896,402	3,498,180
20. Bodo	Unity-Cactus Lake	1,331,473	1,195,393
21. Bolney	Spruce Lake Jct.-Paradise Hill	620,726	557,286
22. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	3,593,247	3,226,009
23. Central Butte	Mawer-Central Butte	827,037	742,512
24. Chelan	Weekes-Porcupine Plain	814,907	731,622
25. Chelan	Porcupine Plain-Crooked River	1,188,728	1,067,237
26. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	805,719	723,373
27. Conquest	Dunblane-Beechy	1,751,305	1,572,317
28. Cromer	Maryfield-Kipling	1,822,166	1,635,936
29. Cudworth	Meacham-Totzke	297,925	267,476
30. Cudworth	Totzke-Domremy	2,373,880	2,131,264
31. Cudworth	Domremy-St. Louis	618,337	555,141
32. Cudworth	M. 103.25-Cudworth Jct.	36,875	33,106
33. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake	1,573,118	1,412,342
34. Elrose	Conquest Jct.-Glidden	5,208,596	4,676,265
35. Glenavon	Kipling-McCallum	2,693,809	2,418,495
36. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	2,503,089	2,247,267
37. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	976,403	876,612
38. Lampman	Maryfield-Estevan	1,752,892	1,573,742
39. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	4,485,277	4,026,871
40. Mantario	Glidden-Alsask	1,300,341	1,167,443
41. Meskanaw	Melfort-Thatch	18,017	16,176
42. Northgate	Northgate-Lampman	888,267	797,484
43. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	857,150	769,547
44. Preeceville ²	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	3,483,718	3,127,674
45. Preeceville	Lilian-Preeceville	505,450	453,792

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1983
46. Rhein	Hamton-Wroxton	1,023,015	918,460
47. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	700,090	628,539
48. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	2,184,967	1,961,658
49. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	6,290,119	5,647,254
50. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	2,468,631	2,216,331
51. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	8,426,632	7,565,410
52. Tonkin	MacNutt-Wroxton	976,594	876,784
53. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	4,169,782	3,743,620
54. Weyburn	Talmage-Weyburn	496,328	445,602
55. Weyburn	Weyburn-Radville	1,167,196	1,047,906
56. White Bear	Eston-Lacadena	776,941	697,536
Alberta			
57. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	1,673,448	1,502,418
58. Alliance	Forestburg-Alliance	918,232	824,386
59. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	2,334,245	2,095,680
60. Barrhead	Busby-Barrhead	1,107,092	993,945
61. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1,703,890	1,529,748
62. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	3,505,854	3,147,547
63. Coronado	Abilene Jct.-Elk Point	2,022,505	1,648,271
64. Demay	Camrose Jct.-Ryley	236,024	211,902
65. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	4,846,997	4,351,622
66. Grande Prairie ³	Rycroft-Dawson Creek	4,712,800	4,231,141
67. Lac La Biche	Banko Jct.-Lac La Biche	173,594	155,852
- Waterways	Lac La Biche-Waterways		
68. Oyen ⁴	Kindersley-Hanna	7,659,816	6,876,964
69. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	4,666,431	4,189,511
70. Smoky	Winagami-Spirit River	5,424,123	4,843,841
	Sub-Total (CN)	<u>\$141,065,024</u>	<u>\$125,760,254</u>

CANADIAN PACIFIC LIMITED

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1983
Manitoba			
71. Arborg	Rugby-Arborg	\$ 1,456,379	\$ 1,199,637
72. Glenboro	Murray Park-Souris (incl. Carman Spur)	4,490,389	3,698,788
73. Gretna - La Rivière	Rosenfeld-Gretna Fortress-La Rivière	5,594,730	4,608,446
74. Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet	900,796	741,996
75. Lyleton	Deloraine-Waskada	538,744	443,770
76. Napinka	La Rivière-Napinka	5,602,620	4,614,945
77. Russell	Binscarth-Inglis	554,288	456,574
78. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	393,790	324,369
Saskatchewan			
79. Altawan ⁵	Shaunavon-Manyberries	4,191,329	3,452,448
80. Amulet - Assiniboia	Amulet-Crane Valley Weyburn-Assiniboia	3,812,062	3,140,041
81. Arcola ²	Schwitzer-Arcola	2,714,237	2,235,750
82. Bromhead	Estevan-Minton (incl. Tribune Spur)	3,142,259	2,588,316
83. Bulyea	Neudorf-Bulyea	6,080,406	5,008,503
84. Burstall ⁵	Leader-Fox Valley (incl. McNeill, Schuler and Ingebright Lake Spurs)	1,752,723	1,443,739
85. Colonsay	Dilke-Amazon	3,278,286	2,700,363
86. Dunelm	Player-Simmie	756,799	623,384
87. Empress ⁵	Java-Empress (incl. Grant Spur)	5,835,907	4,807,106
88. Expanse	Curle-Assiniboia	1,237,642	1,019,461
89. Fife Lake	Assiniboia-Coronach	2,577,089	2,122,779
90. Hatton	Hatton-Golden Prairie	881,565	726,156
91. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	4,366,619	3,596,836
92. Kisbey	Arcola-Weyburn	1,520,483	1,252,440
93. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	7,506,035	6,182,811
94. Macklin	Kerrobert-Macklin	3,916,133	3,225,765
95. Matador	Wartime-Kyle	1,784,845	1,470,199
96. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	3,371,963	2,777,527
97. Melfort	Lanigan-Lac Vert	2,652,200	2,184,649
98. Neudorf	Rocanville-Neudorf	2,220,688	1,829,207
99. Notukeu	Notukeu-Val Marie	3,943,514	3,248,320
100. Outlook	Moose Jaw-Outlook	4,223,677	3,479,093
101. Pennant	Wickett-Hazlet	775,307	638,629
102. Prince Albert	Lanigan-Northway	2,125,904	1,751,133
103. Reford	Kerrobert-Wilkie	1,211,880	998,240
104. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	8,091,746	6,665,268
105. Tisdale	Goudie-Nipawin	5,660,993	4,663,028
106. Tyvan	Stoughton-Crecy	3,778,801	3,112,643

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed ¹	Payments to Dec. 31, 1983
107. Vanguard	Swift Current-Meyronne	2,859,806	2,355,657
108. White Fox	Nipawin-Sharpe	3,387,737	2,790,519
109. Wood Mountain	Ogle-Mankota	2,775,699	2,286,376
Alberta			
110. Bassano	Empress-Bassano	1,843,781	1,518,745
111. Cardston	Stirling-Cardston	3,448,457	2,840,535
112. Coronation ⁴	Kerrobert-Coronation	3,251,548	2,678,339
113. Irricana	Bassano-Standard	2,083,263	1,716,009
114. Lacombe	Coronation-Nevis (incl. Cordel Spur)	2,768,415	2,280,376
115. Landon	Langdon-Carbon	2,864,341	2,359,392
- Acme	Cosway-Wimborne		
116. Lomond	Eltham-Hays	6,013,197	4,953,142
117. Macleod	Aldersyde-Fort Macleod (incl. Claresholm Airport Spur)	3,771,973	3,107,019
118. Stirling	Manyberries-Stirling	4,627,898	3,812,055
119. Strathmore	Langdon-Shepard	127,241	104,810
120. Turin	Coalhurst-Turin	1,799,692	1,482,428
121. Willingdon	Lloydminster-Akenside (incl. Chemical Spur)	7,117,955	5,863,145
	Sub-Total (CP)	\$161,683,831	\$133,180,906
	Total (CN & CP) Section 258	\$302,748,855	\$258,941,160

¹As filed by CN June 23, 1983 and
by CP April 6, 1983.

²Minor portion of this line in
Manitoba.

³Minor portion of this line in British
Columbia.

⁴Minor portion of this line in
Saskatchewan.

⁵Minor portion of this line in Alberta.

Appendix XVI

Railway Transport Committee

CLAIMS AND PAYMENTS, 1982

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

121

Company	Passenger-Train Service	80% of Actual Loss Claimed	80% of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1983
1. Canadian National Railways	Clarenceville-Bonavista St. John's-Argentia-Carbonear	\$ 24,152 ¹ 185,083 ¹	\$ Nil ² Nil ²
	Toronto-North Bay ("Northlander")	2,229,578 ¹	1,455,987 ³
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	\$2,646,976 ¹	\$2,289,372 ³
	Total	<u>\$5,085,789</u>	<u>\$3,745,359</u>

¹80% of claims for Actual Loss as filed by CN June 27 and 29, 1983 and by Algoma Central Mar. 11, 1983.

²Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

³The payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1982, filed in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.

Appendix XVII

Air Transport Committee

122 SELECTED STATISTICS

	1982	1983
Number of Licensees and Licence Documents		
Licensed Carriers	2,031	2,139
Fixed Wing	1,877	1,977
Rotating Wing	154	162
Domestic Carriers	1,102	1,148
Foreign Carriers	929	991
Licensing Documents	3,114	3,228
New Licence Documents Issued	264	223
Replaced Licensing Documents	497	394
Directory(Copies Published)	750	750
Licence Applications		
Received during the year	1,086	935
Carried Over from previous year	311	363
Outstanding Year-End	363	192
Processed during the year	1,034	1,106
Authorities		
Granted	705	744
Denied	103	137
Withdrawn	13	31
Dismissed	1	2
Rescinded	79	158
Cancelled	196	156
Suspended	78	160
Reinstated	2	8
Decisions and Orders*		
Decision Documents	468	698
Order Documents	718	564
Review Committee Decisions	7	4
Public Notices		
Applications	481	491
Hearings	11	7
Miscellaneous		
Private Aircraft Exemptions	60	74
Helicopter Importation	—	—
Fixed Wing Importations	—	—
Flying Farmers	85	92
FT Satellite Authorities	40	55

*It should be noted that the totals for "Decisions and Orders" are not related solely to applications, as they include such items as "show cause" orders and rescinding orders, suspension orders, etc.

Appendix XVIII

Air Transport Committee

SELECTED CHARTER FLIGHTS APPLICATION AND APPROVAL RECORDS

123

	1982		1983	
Charter Types	Flights	Seats	Flights	Seats
Inclusive Touring				
Canadian-Originating	3,635	453,238	2,302	302,242
Foreign-Originating	56	7,190	44	7,571
Entity and Common Purpose				
Canadian-Originating	558	51,531	739	55,737
Foreign-Originating	512	24,563	648	21,995
Domestic	43	3,019	181	1,777
ABC/Affinity				
Canadian-Originating (ABC)	2,783	790,105	1,901	540,802
Foreign-Originating (ABC)	1,650	—	1,542	—
(AFF)	50	—	61	—
ABC's (Domestic)	2,970	560,542	2,062	377,627
ABC/ITC's (New charter type introduced in 1980)	9,307	1,502,778	9,786	1,854,859
ABC/ITC's (Domestic)	88	10,320	590	216,482

Appendix XIX

Air Transport Committee

LICENCE AND FLIGHT APPLICATIONS INTERNATIONAL SERVICES

	1982	1983
Licence Applications		
Canadian applicants	15	11
Foreign applicants	172	195
Flight Requests by non-licensees (U.S. small aircraft operators)	108	77

Appendix XX

Air Transport Committee

124 **TARIFF AND SERVICE FILING ACTIVITY**

	1982	1983
Schedules and Service Patterns	8,702	6,935
Passenger Tariffs		
Canada (Domestic) & Canada-USA	161,634	41,000
Canada-Transocean	53,392	58,971
Cargo Tariffs		
Canada (Domestic) & Canada-USA	14,080	12,743
Canada-Transocean	25,603	20,727
Charter Tariffs (all areas)	12,756	11,197
Total Filings	<u>276,167</u>	<u>151,573</u>

- ¹— Canadian Domestic — Level I and Canada-USA reduced 18% from 46,344 to 37,980
- Canadian Domestic — Level II (small scheduled carriers) reduced 14% from 3,515 to 3,020.
- Pages with USA only, completely discontinued from 111,784 to zero, because of U.S. deregulation.

Appendix XXI

Water Transport Committee

APPLICATIONS, 1983

125

Applications	Number Received	Granted	Other
Proposed tariffs of pilotage charges s.23 Pilotage Act			
Atlantic Pilotage Authority	3		
Great Lakes Pilotage Authority	1		
Laurentian Pilotage Authority	1		
Pacific Pilotage Authority	3		
Tariff approval — Transport Act	6		
Water Transport Licences — Transport Act			
Mackenzie River	11	11	1 not issued
Canadian Western Arctic	2	2	
Transport Act — Review Committee Decisions — None			
Acquisitions in 1983			
Proposals (s.27 N.T.A.)	4		
Inquiries	2		
Orders and Decisions			
Decisions issued 1983	12		
Orders issued 1983	26		

Appendix XXII

Water Transport Committee

COASTING TRADE EXEMPTION WAIVER APPLICATIONS

126 JAN. 1 — DEC. 31, 1983

Date	Ship	Flag	Applicant	Recommendation
Jan. 4	Dresden	Ger.	Can. Transport Co.	Approval
Jan. 4	World Aegeus	Gk.	Can. Transport Co.	Approval
Jan. 4	Schnoorturm	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Jan. 14	Freedom Service	U.S.	P.F. Collins	Approval
Jan. 27	Schnoorturm/Ravensturm	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Feb. 3	Boxy	Swe.	Groupe Desgagnés	Approval
Feb. 7	Polly B/Super Fran	U.S.	Leith & Dyke	Approval
	Bradach/Hercules			
Feb. 7	Seattle	U.S.	Leith & Dyke	Approval
Feb. 9	Balder Husum	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Feb. 10	Royal	U.S.	Schenker of Canada	Approval
Feb. 10	Balder Borkum	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
*Feb. 15	Zapata Scotian	U.S.	Atlantic Customs Brokers	Approval
*Feb. 11	Elinor	Dan.	Langlois, Drouin & Associés	Approval
Feb. 17	Nordtor/Neutor	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Feb. 17	Ravensturm/Schnoorturm	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Feb. 21	Freedom Service	U.S.	P.F. Collins	Approval
Feb. 21	Osa Ostend	Bel.	P.F. Collins	Approval
Feb. 21	Boltentor	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Feb. 15	Marine Evangeline	Cdn.	CN Marine	Approval
Feb. 28	Kruezturm	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Mar. 1	Heather Sea	U.K.	Secunda Marine Services Ltd.	Denial
*Mar. 8	Acadian Sailor	U.S.	Pulsonic Geophysical	Approval
Mar. 9	Yemanja	Lib.	Gulf Canada	Approval
Mar. 11	Seaspan 250	Cdn.	Gulf Canada	Approval
*Mar. 11	Scorpio Type	U.S.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Approval
*Mar. 14	Western Surf	Pan.	Mobil Oil	Approval
*Mar. 15	Arctic Immerk Kamotic	Cdn.	Arctic Transportation	Approval
Mar. 16	Unnamed	U.S.	McAsphalt Industries	Withdrawn
Mar. 17	Freedom Service	U.S.	P.F. Collins	Approval
Mar. 21	Astron	Ber.	Coastal Shipping	Approval
Mar. 21	Unnamed	Rus.	Atlantic Fisheries Dev.	Approval
*Mar. 23	Biehl Trader	U.S.	King Bros. Ltd.	Approval
*Apr. 7	Western Viking	Pan.	Western Geophysical	Approval
			Co. of Canada	
Apr. 11	Khaljiah	Kuwait	M.L. Donofrio	Denial
*Apr. 12	Don J. Miller II	U.S.	Geological Survey	Approval
			of Canada (EMR)	
Apr. 15	Boltentor	Cdn.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Approval
Apr. 19	Freedom Service	U.S.	Mobil Oil	Approval
*Apr. 21	Vinland	Nor.	Shell Canada Resources Ltd.	Approval

*non-coasting trade activity

Date	Ship	Flag	Applicant	Recommendation
Apr. 22	Balder Husum	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Apr. 22	Balder Borkum	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
* Apr. 25	Royal	U.S.	Sceptre Dredging Ltd.	Approval
Apr. 26	Heather Sea	U.K.	Secunda Marine Services Ltd.	Approval
Apr. 26	Osa Ostend	Bel.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Approval
* May 2	Unnamed	Pan.	Grant Geophysical Ltd.	Withdrawn
May 3	Heather Sea	U.K.	Secunda Marine Services Ltd.	Approval
* May 5	Rowan Juneau	U.S.	Atlantic Customs Brokers	Approval
May 6	Two Unnamed	U.S.	H.A. Simons Int'l. Ltd.	Withdrawn
* May 12	Penn 800	U.S.	Saint John Shipbuilding & Dry Dock Co. Ltd.	Approval
* May 12	Scorpio Type	U.S.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Approval
* May 12	Acadian Commander	U.S.	Husky Oil Operations Ltd.	Approval
May 16	Nestor	U.K.	Titan Towing & Salvage Ltd.	Denial
May 13	Pioneer Service	U.S.	P.F. Collins	Approval
May 16	Rich Arrow	Jap.	Dow Chemical Canada Inc.	Approval
May 17	Loveland 2762	U.S.	Dominion Bridge Sulzer Ind.	Approval
May 16	Acadian Sailor	U.S.	Shell Canada Resources Ltd.	Approval
May 27	Caribbean Trailer	Pan.	Lakespan Shipping Inc.	Approval
May 30	Bolivar SS1	U.S.	Viney Contracting Ltd.	Approval
May 25	Acadian Commander	U.S.	Pulsonic Geophysical Ltd.	Approval
June 5	Heather Sea	U.K.	Border Brokers Inc.	Approval
June 7	Osa Ostend	Bel.	P.F. Collins	Approval
June 7	Seawolf 101 & 102	Cdn.	P.F. Collins	Approval
June 8	Royal Service	U.K.	P.F. Collins	Approval
June 10	Norchem	Jap.	Noranda Sales Corp. Ltd.	Approval
June 15	Four Unnamed	U.S.	George Wimpey Canada Limited	Withdrawn
June 15	Betty Gale/OLS 30	U.S.	Polysar Limited	Approval
June 23	Biscay Service/ Heritage Service	U.S.	P.F. Collins	Approval
June 27	Hannah 5101/ Mary E. Hannah	U.S.	McAsphalt Industries Ltd.	Approval
June 30	Glomar Labrador I	U.S.	Home Oil Company	Approval
July 6	Osa Ostend	Bel.	P.F. Collins	Approval
July 8	Kaubturnm	Ger.	P.F. Collins	Approval
July 7	Stolt Crown	Lib.	Domtar Inc.	Denial
July 5	Marine Evangeline	Cdn.	CN Marine	Approval
July 18	Liberty Service	U.S.	P.F. Collins	Approval
July 19	Fjording	Nor.	Great Lakes Marine Contracting Ltd.	Withdrawn
July 21	Hannah 5101/ Mary E. Hannah	U.S.	McAsphalt Industries Ltd.	Approval in part
July 29	Proud Seahorse	U.K.	Offshore Development Corp.	Approval
July 29	Edda Star	Nor.	Leefax Services Ltd.	Denial
Aug. 12	Kreuzturnm	Cdn.	Home Oil Company Ltd.	Approval
Aug. 4	Pholas	U.K.	P.F. Collins	Approval
Aug. 4	Cornelis Zanen	Dutch	Milne & Craighead Customs Brokers	Approval

*non-coasting trade activity

Date	Ship	Flag	Applicant	Recommend
*Aug. 9	G.S.I. Explorer	Cdn.	Geophoto Services Ltd.	Approval
Aug. 12	Pan Am Trader	Jap.	C.I.L. Inc.	Withdrawn
Aug. 11	Marine Evangeline	Cdn.	CN Marine	Approval
Aug. 12	Osa Ostend	Bel.	P.F. Collins	Approval
Aug. 15	Biscay Service/ Independence Service	U.K.	P.F. Collins	Withdrawn
Aug. 17	Clayton M. Johnson	U.S.		
Aug. 18	Schnoorturm	Cdn.	Johnson Combined Enterprises	Approval
Aug. 17	Norchem	Cdn.	P.F. Collins	Approval
*Aug. 18	Constitution Service	Jap.	Noranda Sales Corp. Ltd.	Approval
*Aug. 11	Miss Margie	U.S.	Gulf Canada Ltd.	Approval
*Aug. 23	Vasa/Jeffrey M	U.S.	Offshore Development Corp.	Withdrawn
*Aug. 23	Unnamed	U.S.	Adanac Customs Brokers Ltd.	Withdrawn
		U.S.	Milne & Craighead	Approval
			Customs Brokers	Approval
*Aug. 24	Bow Drill I	Cdn.	Bow Valley Offshore Drilling Ltd.	Approval
*Aug. 24	Skauvann	Nor.	Dome Petroleum Ltd.	Approval
*Aug. 24	Polar Duke	Cdn.	P.F. Collins	Approval
*Aug. 24	Heather Sea	Cdn.	Secunda Marine Services Ltd.	Approval
*Aug. 29	Super Fran	U.S.	Foundation-Skanska Joint Venture	Approval
*Aug. 30	J.E. Jonsson	Cdn.	Geophysical Services Inc.	Approval
Aug. 30	Schnoorturm	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Aug. 25	Edda Star	Nor.	Leefax Services Limited	Application unpursued. File closed.
		being put under		
		Cdn.		
Sept. 7	Kaubturm	Ger.	P.F. Collins	Approval
*Sept. 8	J.E. Jonsson	Cdn.	Geophysical Services Ltd.	Approval
Sept. 15	Osa Ostend	Bel.	P.F. Collins	Withdrawn
Sept. 16	Arctic Shiko	Cdn.	Seaforth Fednav	Approval
Sept. 19	Osa Ghent	Bel.	McAllister Towing & Salvage Ltd.	Denial
Sept. 19	Tarros Gage	Ber.	Coastal Shipping Ltd.	Approval
Sept. 20	Balder Kiel	Cdn.	Balder Offshore Canada Inc.	Approval
Sept. 22	Heather Sea	Cdn.	Secunda Marine Services Ltd.	Approval
Sept. 22	Arctic Kiggiak	Not registered, being put under	Arctic Transportation Limited	Approval
		Cdn.		
Sept. 26	Balder Borkum	Cdn.	Balder Offshore Canada Inc.	Approval
*Sept. 29	Heather Sea	Cdn.	Secunda Marine Services Ltd.	Approval
*Sept. 30	Scorpio Type	U.S.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Approval
*Sept. 22	Skagerrak	Nor.	Affiliated Customs Brokers Ltd.	Approval

*non-coasting trade activity

Date	Ship	Flag	Applicant	Recommendation
*Oct. 4	Polar Duke	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Oct. 3	Rich Arrow	Jap.	Dow Chemical Canada Inc.	Approval
Oct. 3	Arctic Breaker	Cdn.	Arctic Transportation Limited	Approval
*Oct. 3	Bolivar SS1	U.S.	K. Viney Contracting Limited	Suitable Cdn. vessels available
Oct. 4	R.T.S. 201	Cdn.	Seaspeed Transport Company Ltd.	Approval
*Oct. 5	Rowan Gorilla I	U.S.	Rowan Companies Inc.	Approval
*Oct. 11	Polar Duke	Cdn.	P.F. Collins	Approval
*Oct. 13	Glomar Labrador I	U.S.	Home Oil Company Ltd.	Approval
Oct. 18	Marine Evangeline	Cdn.	CN Marine	Approval
Oct. 20	Balder Borkum	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Oct. 22	Balder Kiel	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Nov. 4	Balder Hesnes/Balder Husum	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
*Nov. 7	TLC 24/Vasa	U.S.	Adanac Customs Brokers	Approval
Nov. 8	Arctic Tuk	Cdn.	Arctic Transportation Ltd.	Withdrawn
Nov. 10	Norchem	Jap.	Noranda Sales Corporation Ltd.	Approval
Nov. 16	Osa Ghent	Bel.	P.F. Collins	Approval
Nov. 18	Royal	U.S.	Schenker of Canada Customs Brokers	+ N/A
Nov. 21	Heather Sea	Cdn.	Secunda Marine Services Ltd.	Cdn. vessels offered.
*Nov. 21	Discoverer III	Pan.	Trimac Limited	Investigation continuing
Nov. 28	Seawolf 101/Seawolf 102	Cdn.	P.F. Collins	Withdrawn
Dec. 1	Arctic Shiko	Cdn.	Seaforth Fednav Inc.	Approval
Dec. 7	Balder Kiel	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Dec. 7	Gemini	U.S.	Dow Chemical Inc.	Approval
Dec. 8	Gemini	U.S.	Esso Petroleum Canada	Approval
Dec. 12	Seaforth Atlantic	Cdn.	Seaforth Fednav Inc.	Approval
Dec. 12	Nordertor	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Dec. 13	Ravensturm	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Dec. 14	Arctic Shiko	Cdn.	Seaforth Fednav Inc.	Approval
Dec. 19	Seawolf 101	Cdn.	P.F. Collins	Approval
*Dec. 22	Vinland	Nor.	Atlantic Customs Brokers	Approval
*Dec. 22	Salvage Chief	U.S.	Seaspan International Ltd.	Approval
Dec. 23	Claymore Sea	U.K.	Secunda Marine Services Ltd.	Approval
Dec. 29	Bonaventure II	Cdn.	Atlantic Container Express	Approval in part

+ This activity is not subject to Coasting Regulation

*non-coasting trade activity

Appendix XXIII

Water Transport Committee

130 LICENCES ISSUED, 1983

Region	Licensee	Exempted Carrier	Number of Licensed or Exempted Ships	
Great Lakes		Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.		1
			Total	1
Mackenzie River	Arctic Transportation Ltd.			26
	Beluga Transportation Ltd.			3
	Cooper Barging Service Ltd.			8
	Coastal Marine Ltd.			2
	David Storr and Sons Contracting Ltd.			2
	Len Cardinal Transport Ltd.			2
	Norsask Marine Ltd.			2
	Northern Transportation Company Limited			190
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.			1
	Pine Creek Construction Ltd.			2
			Total	238
Canadian Western	Arctic Transportation Ltd.			28
Arctic	Northern Transportation Company Limited			66
			Total	94

Appendix XXIV

Water Transport Committee

SHIPPING CONFERENCES SERVING CANADA, 1983

131

American-West African Freight Conference
Canada-Mediterranean Freight Conference
Canada-United Kingdom Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Freight Conference
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference
Continental Canadian Westbound Freight Conference
Deli-Pacific Rate Agreement
East Canada-Japan Freight Conference
Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 9247
Inter-American Freight Conference—Section "A"
Inter-American Freight Conference—Section "B"
Inter-American Freight Conference—Section "C"
Japan/Korea-East Canada Freight Conference
Japan/Korea-West Canada Freight Conference
Latin America/Pacific Coast Steamship Conference
Mediterranean Canada Westbound Freight Conference
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference
Pacific/Australia-New Zealand Conference
Pacific Coast River Plate Brazil Conference—Section "A"
Pacific Coast River Plate Brazil Conference—Section "B"
Pacific Coast River Plate Brazil Conference—Section "C"
Pacific Indonesian Conference
Pacific Straits Conference
Pacific Westbound Conference
Philippines North American Conference
West Canada Freight Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 8760
Western Canada-Europe Conference
The Association of West Coast Steamship Companies
Malaysia-Pacific Rate Agreement
United States Great Lakes & St. Lawrence River Ports/West African Agreement No. 9420
North Europe-Canada Pacific Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Asbestos Conference
Java Pacific Rate Agreement
Canada European Eastbound Mail Committee
Australia/Eastern Canada Shipping Conference
East Canada Freight Conference
Cavn/Saguenay Joint-Venezuelan Service
Thailand/Pacific Freight Conference
Eastern Canada-Colombia Tariff (Joint Service)
Five Line Far East Freight Conference
Australia-Pacific Coast Rate Agreement
New Zealand/Pacific Coast North America Shipping Lines
SCI & SCINDIA Joint Tariff Agreements
East Canada/Far East Rate Agreement
Far-East/Canada Rate Agreement
Eastern Canada-Caribbean Freight Association

Appendix XXV

Motor Vehicle Transport Committee

ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAM 132 PAYMENTS CERTIFIED, 1983

	Amount Certified*			Amount Certified	
		1982		1983	
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck
Maritime Freight Rates Act					
Westbound	9.6	—	—	11.4**	—
Intra	—	—	—	—	—
Atlantic Region Freight Assistance Act					
Section 3 (Westbound)	—	11.4	—	—	13.4
Section 6 (Intra)	—	—	—	—	—
Section 6 (Selective Westbound)	3.3	4.0	—	4.0**	4.2
Section 6 (Selective Intra)	8.4	30.4	0.4	6.3	21.5
Section 6 (Provisional Intra)	—	—	—	—	—
Total for Program	21.3	45.8	0.4	21.7	39.1
Total of Claims Filed	190	12,344	22	267**	11,044
Number of Claims Processed	176	12,646	21	265**	10,562

*Millions of Dollars

**Estimate

APPLICATIONS, 1983

**AIR TRANSPORT
COMMITTEE**

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Aero Club de Rimouski Inc.	ATC letter decision dated Sept. 17, 1982, which returned their application for a Class 4 Group B authority from a base at Rimouski, Que., and prohibited them to re-apply for a period of six months commencing Oct. 27, 1982	Jan. 24	Reviewable	Modified original decision
CAVU Aviation	ATC order No. 1982-A-532 dated Aug. 11, 1982, which cancelled their Class 4, 9-4 and 7 Groups A, B and C authorities with restrictions from a base at Nanaimo, B.C.	Jan. 24	Denied	
Aggrey Air Services Ltd.	ATC Decision WD 6953 dated Oct. 4, 1982, which denied them a Class 7 Specialty — Flying Training air service from a base at Calgary, Alta.	Jan. 24	Denied	
Air Schefferville (1981) Inc.	ATC Decision 6844 dated July 15, 1982, which granted Cargair Ltd. Class 4 Groups B & C authorities from a base at Schefferville.	Jan. 24	Reviewable (ATC)	Decision pending
Air Schefferville (1981) Inc.	ATC Decision 6814 dated June 30, 1982, which granted les Pourvoiries Fortier Inc. and Club de Chasse et Pêche Tuktuk Inc. certain Class 4 authorities from a base at Schefferville.	Jan. 24	Denied	
Ellair Ltd.	ATC Decision No. 6885 dated Sept. 1, 1982, which relates to Docket No. 5698 (Calm Air), Dockets 5528 and 5546 WD (Ellair) and Docket 5516 WD (Ontario Central Airlines) all in the matter of air services in North Central Manitoba.	Feb. 11	Denied	
Nakina Air Ltd.	ATC Decision 6925 dated Sept. 30, 1982, which denied them a Class 4 Group C authority from a base at Nakina, Ont.	Feb. 21	Denied	
Ranger Helicopters Ltd.	ATC telex decision dated Oct. 26, 1982, which denied them authority to operate a satellite flying school from a base at Toronto under Licence No. ATC 2432/75(H).	Mar. 7	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Quasar Helicopters Ltd.	ATC Decision WD-6935 dated Sept. 30, 1982, which granted Charmay Holdings Inc., a Class 7 Group A-RW authority from a base at Abbotsford, B.C.	Mar. 7	Denied	
Dunwoody Ltd. c/o Swiftair Cargo	ATC telex decision dated Dec. 9, 1982, which denied them an extension of time until Dec. 31, 1983 to suspend Licence No. ATC 3103/80(NS).	Mar. 15	Reviewable	Modified original decision
Rog - Air Limited	ATC Decision 6964 dated Oct. 7, 1982, which denied them adding Group D aircraft to Licence No. ATC 3294/81.	Mar. 29	Denied	
Altro Helicopters Ltd.	ATC Decision No. WD-7222 dated Feb. 22, 1983, which denied them a Class 4 Group A-RW authority from a base at Red Deer, Alta.	Apr. 11	Denied	
North Cariboo Flying Services Inc.	ATC Decision No. 6993 dated Oct. 21, 1982, which denied them the authority to also serve Tumbler Ridge and Prince George, B.C. under Licence No. ATC 3185/80(NS).	Apr. 11	Denied	
Kenn Borek Air Ltd.	ATC Decision No. WD-7083 dated Dec. 14, 1982, which denied them a Class 4 Groups A, B and C authorities from a base at Tumbler Ridge, B.C.	May 2	Denied	
Air Dogrib (Steinwand's Transport)	ATC Decision No. 7005 dated Nov. 3, 1982, which granted Edzo Air Ltd. a Class 4 Group A authority from Fort Rae, NWT.	May 2	Denied	
Aviation Sutro	ATC Decision No. 7006 dated Nov. 4, 1983, which granted Centre Aéronautique de Québec Inc. a Class 7 Group A authority from a base at Quebec.	May 16	Denied	
Medley Airways Ltd.	ATC letters decisions dated May 30, 1983, which denied their authority to operate a satellite FT school at St. Paul, Alta., and granted Spectrum Aviation Ltd., such an authority.	June 8	Denied	
Air Muskoka Ltd.	ATC Decision No. 7139 dated Jan. 21, 1983, which denied them a Class 4 Group A authority from a base at Muskoka, Ont.	June 13	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Taronair Limited	ATC Decision No. WD-7223 dated Feb. 22, 1983, which denied them a Class 4 Group A-RW authority from a base at Desmarais, Alta.	June 13	Denied	
Wright Brothers Aviation Ltd.	ATC Decision No. 7265 dated Mar. 24, 1983, which restricted their Class 4 and 9-4 Group A-RW authorities. (100 mile radius for Class 4 and transportation of persons and equipment related to the media and/or police only.)	June 13	Denied	
Central Patricia Outfitters Ltd.	ATC Decision No. 7272 dated Mar. 31, 1983, which denied them authority to amend Condition No. 3 of Licence No. ATC 2673/77(C).	June 27	Reviewable (ATC)	Decision pending
Mountain Pacific Air Ltd.	ATC Decision No. 7025 dated Nov. 16, 1982, which denied them a Class 3 Group C authority serving Salmon Arm, Vernon and Vancouver, B.C.	June 27	Denied	
Wapiti Aviation Ltd.	ATC Decision No. 7216 dated Feb. 23, 1983, which denied their request for removing Condition No. 3 and 4 from Licence No. ATC 2518/76 (NS).	June 27	Denied	
Mr. D. Wong	ATC Decision No. 7268 dated Mar. 25, 1983, which denied them a Class 7 FT Group A authority from a base at Saint-Hubert, Que.	July 11	Reviewable (ATC)	Decision pending
Barrie Air Service Ltd.	ATC telex decision dated June 27, 1983, which extended for a period of two weeks Barrie Aviation Centre temporary authority for a Class 7 FT commercial air service from a base at Barrie, Ont.	July 11	Reviewable	Modified original decision
Air Transport Association of Canada	ATC Decision No. 6679 dated Mar. 2, 1982, in the matter of tariff provisions for the carriage of attendants accompanying the handicapped and extra seats required by these persons.	July 14	Reviewable (ATC)	Decision pending
Pacific Western Airlines	ATC telex decision dated July 8, 1983, which suspended their tariff provision to provide free ground transportation in Vancouver, Calgary & Edmonton.	July 14	Reviewable	Modified original decision

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Various Applications (4)	ATC Decision No. 6998 dated Oct. 25, 1982, in respect of the corporate use of aircraft.	July 15	Reviewable (ATC)	Decision pending
Soundair Corporation	ATC telex decision dated Mar. 30, 1983, which granted Port Elgin Flying Club authority to change its base from Port Elgin to Wiarton and other authorities regarding Licence No. 3252/81(E).	July 25	Reviewable (ATC)	Decision pending
Bonavair Ltd.	ATC telex decision dated Aug. 5, 1983, which denied their request for temporary authority to operate a Class 7 Flying training service using Group B aircraft.	Aug. 11	Denied	
Pem-Air Ltd.	ATC telex decision dated Aug. 5, 1983, which denied their request for temporary authority to operate a Class 4 Group A-RW service.	Aug. 11	Denied	
Air Canada	ATC telex decision dated Aug. 12, 1983, which disallowed their bonus program to become effective Aug. 15, 1983, regarding \$50 one-way or \$100 maximum return applying from Jan. 10 to Mar. 9, 1984.	Aug. 18	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision
Air Canada	ATC telex dated Aug. 17, 1983, which rejected their filing advice no. 2631 regarding bonus program to become effective Aug. 26, 1983.	Aug. 18	Reviewable	Modified original decision
North American Training College	ATC Decision No. WD-7351 dated April 27, 1983, which denied a Class 4 Group A authority from a base at Calgary, Alta.	Sept. 12	Denied	
Alba Air Service Ltd.	ATC telex decision dated Aug. 8, 1983, which cancelled their Group B authority for failure to meet the financial requirements of the ATC.	Sept. 12	Denied	
Wolverine Air Ltd./Bryant Aviation Services Ltd.	ATC telex decision dated April 14, 1983, which granted Liard Air Ltd. temporary authority to operate Group B aircraft until Oct. 15, 1983, from a base at Fort Liard, NWT.	Sept. 12	Reviewable	Modified original decision
Jasper Hinton Air Ltd.	ATC Order No. 1983-A-373 dated Aug. 23, 1983, which cancelled Licence No. ATC	Sept. 26	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Air Canada	3013/79(C) regarding Class 7 Group A authority. ATC telex decision dated Sept. 13, 1983, which reconsidered Air Canada Bonus program to become effective Aug. 15, 1983, pursuant to Review Committee's decision of Aug. 19, 1983.	Oct. 17	Denied	
Bradley Air Services Ltd./ Emery Worldwide	ATC telex decision dated May 20, 1983, which denied them a waiver of Subsection 112(11) of the ACR's regarding joint services with Emery Worldwide.	Oct. 17	Denied	
Sunrise Aviation Ltd.	ATC Decision No. WD-7304 dated April 13, 1983, which denied them authority to add Group B aircraft to Licence No. ATC 2281/83(C) regarding Class 4 service at Penticton, B.C.	Oct. 17	Denied	
Empire Airlines Inc.	ATC Decision No. 7307 dated April 19, 1983, which denied them Class 9-2 Groups C and E authorities serving Syracuse, N.Y., and Toronto, Ont.	Oct. 17	Denied	
First Air	ATC Decision No. 7271 dated Mar. 29, 1983, which denied them authority to add Group F and the point Ottawa to Licence No. ATC 2500/75(NS)	Oct. 17	Denied	
Air Canada	ATC letter dated Feb. 8, 1982, which ordered them to file notice pursuant to S. 27 of the NTA regarding acquisition of an interest in Innotech Aviation Ltd.	Oct. 20	Reviewable	Modified original decision
Adlair Aviation Limited	ATC Order No. 1983-A-364 dated Aug. 17, 1983, which cancelled their Class 4 Group C authority from a base at Cambridge Bay, NWT.	Oct. 24	Denied	
Empire Airlines Inc.	ATC letter dated Aug. 4, 1983, which returned applications for a Class 9-2 service between Syracuse and Ottawa using Group E aircraft and to amend Licence No. ATC 1247 to add Group E aircraft.	Oct. 31	Reviewable	Re-affirmed original decision
Soundair Corporation	ATC telex decision dated Aug. 11, 1983, which granted Port Elgin Flying Club a Class 4 Group A authority from a base at Wiarton, Ontario	Oct. 31	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Northwest Territorial Airways Ltd.	ATC Decision No. 7301 dated April 15, 1983, which denied them authority to amend Condition No. 1 of Licences Nos. ATC 1808/68(NS), 2852/78(NS), 3016/79(NS) and 369/66(CF).	Oct. 31	Denied	
Abbotsford Flight Centre Ltd.	ATC Decision No. WD-7459 dated June 24, 1983, which denied additional Class 4 Group A authority under ATC Licence No. 1113/60(C) from a base at Abbotsford, B.C.	Oct. 31	Denied	
Huntsville Air Services	ATC Decision No. 7466 dated July 5, 1983, which denied them the authority to delete Condition No. 2 of Licence No. ATC 3193/80(H).	Nov. 14	Reviewable (ATC)	Decision pending
Airnat Ltée	ATC Order No. 1982-A-684 dated Dec. 2, 1982, which authorized Propair to operate various air services on the Quebec North Shore under Regionair's Licences pursuant to a service agreement between those two carriers.	Nov. 14	Denied	
Nordair Ltd.	ATC Order No. 1983-A-427 dated Sept. 14, 1983, which disallowed their YS (Simple Saver) fares between Montreal/Ottawa and Toronto.	Nov. 28	Denied	
Calgary Flight Training Centre Ltd.	ATC Decision No. WDA-7504 dated July 25, 1983, which denied them authority to add Group B aircraft to Licence No. ATC 3343/82(C).	Nov. 28	Denied	
Ilford-Riverton Airways Ltd.	ATC Decision No. 7464 dated June 30, 1983, which denied them authority to also serve the point Oxford House under Licence No. ATC 624/52(NS)	Nov. 28	Denied	
Tri-Western Helicopter Corp.	ATC Decision No. WD-7409 dated June 7, 1983, which denied them authority to delete Condition No. 2, of Licence No. ATC 1840/68(H) (geographical restriction).	Nov. 28	Denied	

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Various Applications (4)	RTC Order No. WDR-00884 dated Sept. 28, 1982, which authorized CN to abandon the Acadia Valley Subdivision between m. 0.0 and m. 23.67 effective Aug. 31, 1983.	Feb. 21	Denied	
Various Applications (4)	RTC Order No. WDR-00891 dated Oct. 5, 1982 which authorized CN to abandon the Stettler Subdivision between m. 12.3 and m. 100.4 effective Aug. 31, 1983.	Apr. 25	Reviewable	Modified original decision
Canadian National	RTC Order No. WDR-00974 dated Dec. 23, 1982, especially paragraphs 3 and 4, as it relates to the construction of a run-around track to serve S.W.P. elevator Cudworth Subdivision.	May 2	Reviewable	Modified original decision
Various Applications (3)	RTC Order No. WDR-00884 dated Sept. 28, 1982, which authorized CN to abandon the Oakland Subdivision between m. 1.00 and m. 53.38 effective Aug. 31, 1984.	May 16	Denied	
Canadian Pacific	RTC Order No. R-34836 dated Jan. 28, 1983, regarding CP Locomotive Overhaul and Rebuild Program.	May 16	Denied	
Dr. E. Dickson/ Mr. G. Dempsey/ Mr. T. Lefebvre	RTC Order No. R-34924 dated Mar. 2, 1983, which authorized CP to abandon the Waltham Subdivision from m. 34.0 to m. 77.5 effective 30 days from the date of the order.	July 11	Denied	
Various Applications (6)	RTC Order No. WDR-1983-00060 dated Mar. 14, 1983, which authorized CN to abandon its Winnipegosis Subdivision between m. 0.00 and m. 20.79 in two stages effective April 13, 1983, and Dec. 31, 1985, respectively.	Aug. 8	Denied	
Various Applications (5)	RTC Order No. WDR-1983-00062 dated Mar. 17, 1983, which authorized CN to abandon the Inwood Subdivision from m. 0.50 to m. 72.00 effective Aug. 31, 1985.	Aug. 22	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Canadian National	RTC Order No. R-35128 dated April 29, 1983, which apportioned the costs of construction of a siding extension located at Tupper, N.S.; 40 per cent to CN and 60 per cent to VIA.	Sept. 12	Denied	
VIA Rail Inc.	RTC decision dated Mar. 31, 1982, with respect to an allowance for working capital in the determination of the cost of capital rate.	Sept. 12	Reviewable (RTC)	Decision pending
Canadian National	RTC Decision dated June 21, 1983, which ordered the publication of confidential cost information regarding CN's application to abandon the Oxford Subdivision.	Nov. 28	Reviewable (RTC)	Decision pending
Canadian National	RTC Order No. R-35380 dated July 7, 1983, which disallowed CN's running rights costs as part of the order regarding payment of subsidy on Centreville Subdivision in the Province of New Brunswick.	Nov. 28	Denied	
Madawaska Wood Products Ltd.	RTC Order No. R-35450 dated Aug. 2, 1983, which authorized CN to abandon the Renfrew Subdivision from m. 43.79 to m. 134.05 effective 90 days from the date of the order.	Nov. 28	Denied	
Department of Transport of the Province of Saskatchewan	RTC Order No. WDR-1983-00145 dated July 26, 1983, which authorized CN to abandon the Preeceville Subdivision from m. 7.73 to m. 113.58 effective Aug. 1, 1987.	Nov. 28	Reviewable (RTC)	Decision pending

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE				
Bedford Transport Limited	MVTC Decision No. MV-ARFAA-220 (MV-83-4) dated April 7, 1983, which ruled that certain movements of goods were not eligible for subsidies.	July 11	Denied	
WATER TRANSPORT COMMITTEE				
Jensen Shipping Ltd.	WTC letter dated July 6, 1983, advising the Department of Revenue that no suitable ship or vessel registered pursuant to Part I of the Canada Shipping Act was available for certain movements between Windsor and Thunder Bay.	July 14	Denied	
Compagnie Maritime Belge	WTC Decision No. 11-83 dated Aug. 29, 1983, which ordered them to publish a notice pursuant to Section 27 of the NTA of a transaction involving CMB and Dartcan Inc.	Nov. 28	Denied	

Appendix XXVII

Review Committee

142 CASES FROM 1982

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Ontario Ministry of Transportation & Communications	RTC Decision dated Oct. 23, 1980, in which the committee was of the view that it didn't have jurisdiction to intervene in the matter of private siding rentals charged by the railways to various industries.	Mar. 30, 1981	Decision stayed pending further action of RTC	Modified original decision
South Coast Airways Ltd.	ATC Decision No. 6543 dated Sept. 8, 1981, which denied them Class 3 Group A-RW authority serving the points Vancouver and Victoria, B.C.	Jan. 11, 1982	Reviewable (ATC)	Decision pending
City of Calgary	RTC Order No. R-32761 dated Oct. 5, 1981, which authorized them to construct an overhead bridge located at m. 168.75, Brooks Subdivision of CP Ltd. and assessed an amount of \$62,500 to the railway towards the construction.	Feb. 23, 1982	Reviewable (RTC)	Decision pending.
Gendall Air Ltd.	ATC Decision No. 6615 dated Dec. 1, 1981, which denied them Class 3 Group B authority serving the points Edmonton, Alta., and Buffalo Narrows, Sask.	Mar. 9, 1982	Reviewable (ATC)	Decision pending
Northway Aviation Ltd.	ATC Order No. 1982-A-149 dated Mar. 22, 1982, which cancelled their Licence No. ATC 1960/70 (NS) in respect of the point Winnipeg, Man.	June 1, 1982	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision
North Cariboo Inc.	ATC Decision No. 6602 dated Nov. 18, 1981, which granted Armbuster Industries Ltd. Class 4 Groups A, B and C authorities from a base at Fort St. John, B.C.	June 7, 1982	Reviewable (ATC)	Decision pending
Canadian Pacific	RTC Directions issued Feb. 1, 1982, in respect of CP's Locomotive Overhaul and Rebuild Program.	June 15, 1982	Reviewable (RTC)	Re-affirmed original decision
Various applications (3)	ATC Decision No. WD-6699 dated Mar. 16, 1982, which granted Airspan Enterprises Ltd. Class 4 and 9-4 Group A-RW authority from a base at Sechelt, B.C.	June 29, 1982	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision
Canadian Pacific	RTC Order No. R-33701 dated April 7, 1982, in respect of a grade separation located at m. 88.08 of Cascade Subdivision.	July 13, 1982	Reviewable (RTC)	Modified original decision

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Canadian Pacific	RTC telex decision dated Oct. 29, 1981, and Order No. R-32986 dated Nov. 20, 1981, in respect of a crossing located at m. 12.06, Galt Subdivision.	July 23, 1982	Reviewable (ATC)	Decision pending
Mall Airways	ATC Decision No. 6759 dated May 11, 1982, which denied them a Class 9-3 authority to serve the points Toronto and Syracuse (New York) using Groups B and C aircraft.	July 27, 1982	Reviewable (ATC)	Modified original decision
Won-Del Aviation	ATC Order No. 1982-A-216 dated April 21, 1982, which cancelled their Licence Nos. ATC 1380/62(C) and 308/62(CP).	Dec. 21, 1982	Reviewable (ATC)	Decision pending
Canadian National Canadian Pacific	MVTC Decision No. MV-ARFA-191 (MV-82-4) dated June 9, 1982, and Order No. MV-1967-82 dated June 17, 1982, regarding the non-eligibility of subsidy payment on certain movements of peat moss to the U.S.	Oct. 27, 1982	Reviewable	Modified original decision

Appendix XXVIII

Review Committee

144 JUDGEMENTS OF THE MINISTER OF TRANSPORT, 1983

Appellant	In the Matter of	Date of Judgement	Judgement
PROPAIR Inc./Société d'aménagement de l'Outaouais/ Ministère des Transports du Québec	ATC Decision No. 6707 dated Mar. 23, 1982, which granted Bradley Air Services a Class 2 Group E authority serving the points Ottawa, Val-d'Or and Rouyn-Noranda.	Dec. 13, 1982	Sent back to CTC for review Decision pending
Burrard Air Ltd.	Review Committee Decision dated Aug. 11, 1982, which denied their application for review of ATC Decision No. 6719 regarding Class 4 Group A-RW authority from Vancouver.	Feb. 25, 1983	Denied
Ontario Worldair Ltd. (Price Waterhouse Ltd.)	ATC Order No. 1982-A-536 dated Aug. 16, 1982, which disallowed the proposed transfer of certain licences from Ontario Worldair to Victor P. Pappalardo.	Mar. 16, 1983	Denied
Pacific Helicopters Ltd.	ATC Order No. 1982-A-262 dated May 17, 1982, Review Committee telex decision dated June 29, 1982, and the ATC telex decision dated June 15, 1982, regarding suspension of their Licence No. ATC 3085/80(H) for a period of 21 days.	Mar. 25, 1983	Denied
Aeronaves de Mexico	ATC Decision dated May 4, 1983, which denied them a waiver of the filing requirement to allow them to operate an ABC/ITC program Toronto/Montreal/Puerto Vallarta on behalf of Sunquest Vacations commencing May 7, 1983.	May 6, 1983	Modified original decision
Soundair Corporation	Review Committee Decision dated Dec. 14, 1982, which denied their application for review of ATC Decision No. 6792 regarding Class 4 Group E authority from Montréal.	May 25, 1983	Sent back to CTC for review Re-affirmed original decision
Skycharter Limited	ATC Decision No. 7161 dated Jan. 31, 1983, which cancelled their Licence Nos. ATC 1778/68(C) and ATC 393/68(F) in respect of Groups E and F authority.	June 20, 1983	Sent back to CTC for review Re-affirmed original decision
Ellair Limited	Review Committee Decision dated Feb. 11, 1983, which denied their application for review regarding ATC Decision No. 6885 in the matter of air services in North Central Manitoba. Dockets 5698, 5528 and 5516 WD.	July 26, 1983	Denied
Airwabusk	ATC Decision No. 7095 dated Dec. 20, 1982, which denied them a Class 3 Group B authority serving the points Timmins and Moosonee.	July 26, 1983	Denied

Appellant	In the Matter of	Date of Judgement	Judgement
Liard Air Ltd.	Review Committee telex decision dated Sept. 13, 1983, which rescinded their Group B authority effective Sept. 24, 1983, from a base at Fort Liard, NWT.	Carrier withdrew appeal as of Sept. 27, 1983.	
Soundair Corporation/ Clarkson Company Ltd.	ATC telex decision dated Nov. 3, 1983, which denied Soundair a licence for temporary authority at Winnipeg, Man.	Dec. 22, 1983	Denied

Appendix XXIX

Research Branch

PUBLIC RESEARCH REPORTS

1983

Report Number	Title
1983-01E	The For-Hire Trucking Industry in the Atlantic Provinces: Provincial Case Studies
1983-02E	Rate Structure of Canadian For-Hire Trucking: Effects of Economic Regulation
1983-03E	The Role of Churchill in the Transportation System for Northern Canada
1983-04E	Pricing in the Liner Shipping Industry: A Survey of Conceptual Models
1983-05E	The Low-Priced Air Fare Review: The First Five Years

OTHER RESEARCH PUBLICATIONS

Transport Review: Trends and Selected Issues, 1983.

Research Seminar Series, Spring 1982

An Inquiry into the Transportation
Requirements of Yukon

Vancouver Rail Access Study:
Phase 1 Report

Thunder Bay Rail Capacity Study
Volume I : Railway Infrastructure

Thunder Bay Rail Capacity Study
Volume II : Railway Operations

Appelant	Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement
Airwabusk	Décision du C.T.A. n° 7095 rendue le 20 déc. 1982 et refusant d'accorder l'autorisation d'exploiter un service de classe 3, groupe B, entre Timmins et Moosonee. Décision du Comité de révision communiquée par télex le 13 sept. 1983 et abrogeant l'autorisation d'exploiter un service du groupe B à compter du 24 sept. 1983, à partir d'une base située à Fort Liard (T.N.-O.).	26 juill. 1983	Rejeté
Liard Air Ltd.	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 3 nov. 1983 et refusant à Soundair un permis l'autorisant temporairement à exploiter un service à Winnipeg (Man.).	22 déc. 1983	Rejeté
Soundair Corporation/ Clarkson Company Ltd.			

Annexe XXIX

Direction de la recherche

RAPPORTS DE RECHERCHE PUBLICS

1983	Rapport	N°	Titre
1983-01F	L'industrie du camionnage pour compte d'autrui dans les provinces atlantiques: Etudes de cas provinciaux	1983-02F	La structure des taux dans l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui: Effets de la réglementation économique
1983-03F	Le rôle de Churchill dans le système de transport du nord du Canada	1983-04F	La tarification dans l'industrie du transport maritime de ligne régulière: Une revue des modèles conceptuels
1983-05F	Revue des tarifs aériens réduits: Les cinq premières années		

AUTRES RAPPORTS DE RECHERCHE

Les transports: Tendances et questions particulières, 1983.

Série de séminaires de recherche, printemps 1982.

Etude de la desserte ferroviaire de Vancouver — Rapport de la phase 1, mars 1983.

JUgements RENDUS PAR LE
MINISTRE DES TRANSPORTS, 1983

Appelant	Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Rejeté	suspens	Rejeté	16 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	6 mai 1983	Decision	originale modifiée	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	20 juin 1983	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	26 juill. 1983	Rejeté	confinée	Elclair Limited
PROPAIR Inc./Société d'aménagement de l'Outaouais/Ministère des Transports du Québec	Decision du C.T.A. n° 6707 rendue le 23 mars 1982 et accordant à Bradley Air Services l'autorisation d'exploiter un service de classe 2, groupe E, entre Ottawa, Val-d'Or et Rouyn-Noranda.	13 déc. 1982	Jugement	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Rejeté	suspens	Rejeté	16 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	6 mai 1983	Decision	originale modifiée	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	20 juin 1983	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	26 juill. 1983	Rejeté	confinée	Elclair Limited
Burrard Air Ltd.	Decision du Comité de révision rendue le 11 août 1982 et refusant la requête en révision de la décision du C.T.A. n° 6719 relativement à l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe A-RW, à partir de Vancouver.	25 févr. 1983	Jugement	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Rejeté	suspens	Rejeté	16 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	6 mai 1983	Decision	originale modifiée	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	20 juin 1983	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	26 juill. 1983	Rejeté	confinée	Elclair Limited
Ontario Worldair Ltd. (Price Waterhouse Ltd.)	Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A-536 rendue le 16 août 1982 et refusant de reconnaître le transfert projeté de certains permis de Ontario Worldair à Victor P. Pappalardo.	16 mars 1983	Jugement	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Rejeté	suspens	Rejeté	16 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	6 mai 1983	Decision	originale modifiée	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	20 juin 1983	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	26 juill. 1983	Rejeté	confinée	Elclair Limited
Pacific Helicopters Ltd.	Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A-262 rendue le 17 mai 1982, décision du Comité de révision communiquée par télex le 29 juin 1982 et décision du C.T.A. relativement à la suspension du permis n° ATC 3085/80(H) pour une période de 21 jours.	25 mars 1983	Jugement	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Rejeté	suspens	Rejeté	16 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	6 mai 1983	Decision	originale modifiée	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	20 juin 1983	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	26 juill. 1983	Rejeté	confinée	Elclair Limited
Aeronaves de Mexico	Decision du C.T.A. rendue le 4 mai 1983 et refusant d'accorder une dérogation à l'exigence de dépôt pour permettre à la société d'exploiter un programme de VARA/AVTTC Toronto/Montréal/Puerto Vallarta pour le compte de Sunquest Vacations, à compter du 7 mai 1983.	6 mai 1983	Jugement	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Rejeté	suspens	Rejeté	16 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	6 mai 1983	Decision	originale modifiée	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	20 juin 1983	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	26 juill. 1983	Rejeté	confinée	Elclair Limited
Soundair Corporation	Decision du Comité de révision rendue le 14 déc. 1982 et refusant la requête en révision de la décision du C.T.A. n° 6792 relativement à l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe E, à partir de Montréal.	25 mai 1983	Jugement	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Rejeté	suspens	Rejeté	16 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	6 mai 1983	Decision	originale modifiée	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	20 juin 1983	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	26 juill. 1983	Rejeté	confinée	Elclair Limited
Skycharter Limited	Decision du C.T.A. n° 7161 rendue le 31 janv. 1983 et annulant les permis n°s ATC 1778/68(C) et ATC 393/68(F) relativement à l'autorisation d'exploiter au moyen d'aéronefs des groupes E et F.	20 juin 1983	Jugement	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Rejeté	suspens	Rejeté	16 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	6 mai 1983	Decision	originale modifiée	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	20 juin 1983	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	26 juill. 1983	Rejeté	confinée	Elclair Limited
Elclair Limited	Decision du Comité de révision rendue le 11 févr. 1983 et rejetant la requête en révision de la décision du C.T.A. n° 6885 relativement à l'exploitation de services aériens dans la région centrale nord du Manitoba. Dossiers n°s 5698, 5528 et 5516 WD.	26 juill. 1983	Jugement	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Rejeté	suspens	Rejeté	16 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	25 mars 1983	Rejeté	6 mai 1983	Decision	originale modifiée	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	20 juin 1983	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision.	Decision originale	26 juill. 1983	Rejeté	confinée	Elclair Limited

Requérant		Requête		Date de révision		Révision	
Plusieurs requêtes (3)		<p>Décision du C.T.A. n° WD-6699 rendue le 16 mars 1982 et accordant à Airspan Enterprises Ltd. l'autorisation d'exploiter des services de classes 4 et 9-4, groupe A-RW, à partir d'une base située à Sechart (C.-B.). Ordonnance du C.T.C.F. n° R-33701 rendue le 7 avril 1982 relativement à un croisement de voies superposées situé au point milliaire 88,08 de la subdivision Cascade.</p> <p>Décision du C.T.C.F. communiquée par télex le 29 oct. 1981 et ordonnance n° R-32986 rendue le 20 nov. 1981 relativement à un passage à niveau situé au point milliaire 12,06 de la subdivision Galt.</p> <p>Décision du C.T.A. n° 6759 rendue le 11 mai 1982 et refusant d'accorder l'autorisation d'exploiter un service de classe 9-3 entre Toronto et Syracuse (N.Y.) au moyen d'aéronefs des groupes B et C. Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A 216 rendue le 21 avril 1982 et annulant les permis n°s ATC 1380/62(C) et 308/62(CP).</p> <p>Décision du C.T.V.M. n° MV-ARFA-191 (MV-82-4) rendue le 9 juin 1982 et ordonnance n° MV-1967-82 rendue le 17 juin 1982 relativement à l'inadmissibilité à des paiements de subvention pour certains transports de tourbe à destination des États-Unis.</p>		29 juin 1982		<p>Décision originale confirmée</p>	
Canadien Pacifique		<p>13 juill. 1982</p>		<p>Révisable (C.T.C.F.)</p>		<p>Décision originale modifiée</p>	
Canadien Pacifique		<p>23 juill. 1982</p>		<p>Révisable (C.T.C.F.)</p>		<p>Décision en suspens</p>	
Mall Airways		<p>27 juill. 1982</p>		<p>Révisable (C.T.A.)</p>		<p>Décision originale modifiée</p>	
Won-Dei Aviation		<p>21 déc. 1982</p>		<p>Révisable (C.T.A.)</p>		<p>Décision en suspens</p>	
Canadien National		<p>27 oct. 1982</p>		<p>Révisable</p>		<p>Décision originale modifiée</p>	

Annexe XXVII
Comité de révision

REQUÊTES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1982

Requérant	Requête	Date de révision	Décision en	Révision
Ministère des Transports et des Communications de l'Ontario	Décision du C.T.C.F. rendue le 23 oct. 1980 dans laquelle le Comité déclare ne pas avoir compétence pour intervenir dans les questions de location de voies d'évitement privées deman- dées par les sociétés de chemin de fer à diverses industries. Décision du C.T.A. n° 6543 rendue le 8 sept. 1981 et refusant l'autorisation d'exploiter un service de classe 3, groupe A-RW, entre Vancouver et Victoria (C.B.).	30 mars 1981	Décision en suspens en attendant une autre interven- tion du C.T.C.F.	Révision
South Coast Airways Ltd.	11 janv. 1982	Décision en suspens	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Ville de Calgary	23 févr. 1982	Décision en suspens	Révisable (C.T.C.F.)	Décision en suspens
Gendall Air Ltd.	9 mars 1982	Décision en suspens	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Northway Aviation Ltd.	1 ^{er} juin 1982	Décision originale confirmée	Révisable (C.T.A.)	Décision originale confirmée
North Cariboo Inc.	7 juin 1982	Décision en suspens	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Canadien Pacifique	15 juin 1982	Décision originale confirmée	Révisable (C.T.C.F.)	Décision originale confirmée

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision en suspens
Madawaska Wood Products Ltd.	Ordonnance du C.T.C.F. n° R-35450 rendue le 2 août 1983 et autorisant le CN à abandonner sa subdivision Kentrew entre les points milliaires 43,79 et 134,05, 90 jours après la date de l'ordonnance. Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-1983-00145 rendue le 26 juill. 1983 et autorisant le CN à abandonner sa subdivision Preeceville entre les points milliaires 7,73 et 113,58 à compter du 1 ^{er} août 1987.	28 nov.	Révisable (C.T.C.F.)	Décision en suspens
Bedford Transport Limited	Décision du C.T.V.M. n° MV-ARFAA-220 (MV-83-4) rendue le 7 avril 1983 et stipulant que certains transports de marchandises n'étaient pas admissibles à des subventions.	11 juill.	Rejetée	
Jensen Shipping Ltd.	Lettre du C.T.E. du 6 juill. 1983 informant le ministre du Revenu qu'aucun navire acceptable enregistré en vertu de la Partie I de la Loi sur la marine marchande du Canada n'était disponible pour effectuer des transports entre Windsor et Thunder Bay. Décision du C.T.E. n° 11-83 rendue le 29 août 1983 et ordonnant à la société de publier un avis en vertu de l'article 27 de la L.N.T. au sujet d'une transaction mettant en cause la C.M.B. et Dartcan Inc.	14 juill.	Rejetée	
Compagnie Maritime Belge		28 nov.	Rejetée	

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Dr E. Dickson/ M. G. Dempsey/ M. T. Lefebvre	Plusieurs requêtes (6)	11 juill.	Rejetée	1983 au sujet du programme de remise en état et de reconstruction des locomotives de CP Rail.
		8 août	Rejetée	Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-1983-00060 rendue le 14 mars 1983 et autorisant le CN à abandonner sa subdivision Winnipegosis entre les points milliaires 0,00 et 20,79 en deux étapes à compter du 13 avril 1983 et du 31 déc. 1985.
Plusieurs requêtes (5)		22 août	Rejetée	Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-1983-00062 rendue le 17 mars 1983 et autorisant le CN à abandonner sa subdivision Inwood entre les points milliaires 0,50 et 72,00 à compter du 31 août 1985.
		12 sept.	Rejetée	Ordonnance du C.T.C.F. n° R-35128 rendue le 29 avril 1983 et répartissant les frais de construction d'un prolongement de la voie de garage située à Tupper (N.-E.) comme suit : 40 % au CN et 60 % à VIA Rail.
VIA Rail Inc.		12 sept.	Révisable (C.T.C.F.)	Décision en suspens
		12 sept.	Révisable (C.T.C.F.)	Décision en suspens
Canadien National		28 nov.	Révisable (C.T.C.F.)	Décision en suspens
Canadien National		28 nov.	Rejetée	Ordonnance C.T.C.F. n° R-35380 rendue le 7 juill. 1983 et refusant de reconnaître les frais de circulation du CN dans le cadre de l'ordonnance au sujet du Oxford.
Canadien National		28 nov.	Rejetée	Ordonnance C.T.C.F. n° R-35380 rendue le 7 juill. 1983 et refusant de reconnaître les frais de circulation du CN dans le cadre de l'ordonnance au sujet du Oxford.

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Calgary Flight Training Centre Ltd.	Décision du C.T.A. n° WDA-7504 rendue le 25 juill. 1983 et refusant l'autorisation d'ajouter des aéronefs du groupe B au permis n° ATC 3343/82(C).	28 nov.	Rejetée	
Ilford-Riverton Airways Ltd.	Décision du C.T.A. n° 7464 rendue le 30 juin 1983 et refusant l'autorisation de desservir également le point Oxford House en vertu du permis n° ATC 624/52(NS).	28 nov.	Rejetée	
Tri-Western Helicopter Corp.	Décision du C.T.A. n° WD-7409 rendue le 7 juin 1983 et refusant l'autorisation de supprimer la condition n° 2 du permis n° ATC 1840/68(H) (restriction géographique).	28 nov.	Rejetée	

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

Plusieurs requêtes (4)	Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-00884 rendue le 28 sept. 1982 et autorisant le CN à abandonner la subdivision Acadia Valley entre les points milliaires 0,0 et 23,67 à compter du 31 août 1983.	21 févr.	Rejetée	
Plusieurs requêtes (4)	Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-00891 rendue le 5 oct. 1982 et autorisant le CN à abandonner la subdivision Stettler entre les points milliaires 12,3 et 100,4 à compter du 31 août 1983.	25 avril	Révisable	Décision originale modifiée
Canadien National	Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-00974 rendue le 23 déc. 1982 et spécialement les alinéas 3 et 4 au sujet de la construction d'une voie en boucle desservant l'élevateur de la S.W.P. de la subdivision Cudworth.	2 mai	Révisable	Décision originale modifiée
Plusieurs requêtes (3)	Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-00884 rendue le 28 sept. 1982 et autorisant le CN à abandonner sa subdivision Oakland entre les points milliaires 1,00 et 53,38 à compter du 31 août 1984.	16 mai	Rejetée	
Canadien Pacifique	Ordonnance du C.T.C.F. n° R-34836 rendue le 28 janv.	16 mai	Rejetée	

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Empire Airlines Inc.	d'exploiter un service de classe 4, groupe C, à partir d'une base située à Cambridge Bay (T.N.-O.). Lettre du C.T.A. du 4 août 1983 retournant des requêtes en exploitation d'un service de classe 9-2 entre Syracuse et Ottawa au moyen d'aéronefs du groupe E et en modification du permis n° ATC 1247 en vue d'ajouter des aéronefs du groupe E.	31 oct.	Révisable	Décision originale confirmée
Soundair Corporation	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 11 août 1983 et accordant au Port Elgin Flying Club l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe A, à partir d'une base située à Wiarton (Ont.). Décision du C.T.A. n° 7301 rendue le 15 avril 1983 et refusant d'accorder l'autorisation de modifier la condition n° 1 des permis n°s ATC 1808/68(NS), 2852/78(NS), 3016/79(NS) et 369/66(CF).	31 oct.	Rejetée	
Northwest Territorial Airways Ltd.	Décision du C.T.A. n° WD-7459 rendue le 24 juin 1983 et refusant l'autorisation supplémentaire d'exploiter un service de classe 4, groupe A, en vertu du permis n° ATC 1113/60(C), à partir d'une base située à Abbotsford (C.-B.). Décision du C.T.A. n° 7466 rendue le 5 juill. 1983 et refusant d'accorder l'autorisation de sup- primer la condition n° 2 du permis n° ATC 3193/80(H). Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A-684 rendue le 2 déc. 1982 et autorisant Propair à exploiter divers services aériens sur la côte nord du Québec en vertu des permis de Régional et au titre d'un accord de service entre les deux transporteurs.	31 oct.	Rejetée	
Abbotsford Flight Centre Ltd.	Décision du C.T.A. n° 7466 rendue le 5 juill. 1983 et refusant d'accorder l'autorisation de sup- primer la condition n° 2 du permis n° ATC 3193/80(H). Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A-684 rendue le 2 déc. 1982 et autorisant Propair à exploiter divers services aériens sur la côte nord du Québec en vertu des permis de Régional et au titre d'un accord de service entre les deux transporteurs.	31 oct.	Rejetée	
Huntsville Air Services	Décision du C.T.A. n° 7466 rendue le 5 juill. 1983 et refusant d'accorder l'autorisation de sup- primer la condition n° 2 du permis n° ATC 3193/80(H). Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A-684 rendue le 2 déc. 1982 et autorisant Propair à exploiter divers services aériens sur la côte nord du Québec en vertu des permis de Régional et au titre d'un accord de service entre les deux transporteurs.	14 nov.	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Airnat Ltée	Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A-684 rendue le 2 déc. 1982 et autorisant Propair à exploiter divers services aériens sur la côte nord du Québec en vertu des permis de Régional et au titre d'un accord de service entre les deux transporteurs.	14 nov.	Rejetée	
Nordair Ltée	Ordonnance du C.T.A. n° 1983-A-427 rendue le 14 sep. 1983 et refusant le tarif Aubaine entre Montréal/Ottawa et Toronto.	28 nov.	Rejetée	

Requérant	Date de révision	Requête	Révision	Requérant	
				Rejetée	Décision originale modifiée
Jasper Hinton Air Ltd.	26 sept.	Ordonnance du C.T.A. n° 1983-A-373 rendue le 23 août 1983 et annulant le permis n° ATC 3013/79(C) quant à l'autorisation d'exploiter un service de classe 7, groupe A. Décision du C.T.A. communiquée par télex le 13 sept. 1983 et revenant sur le programme de primes d'Air Canada devant entrer en vigueur le 15 août 1983, suite à la décision rendue par le Comité de révision le 19 août 1983.	Rejetée	Air Canada	
Bradley Air Services Ltd./Emery Worldwide	17 oct.	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 20 mai 1983 et refusant d'accorder une dérogation au paragraphe 112(1) du R.T.A. au sujet de services mixtes avec Emery Worldwide. Décision du C.T.A. n° WD-7304 rendue le 13 avril 1983 et refusant d'accorder l'autorisation d'ajouter des aéronefs du groupe B au permis n° ATC 2281/83(C) relativement au service de classe 4 assuré depuis Pentiction (C.-B.). Décision du C.T.A. n° 7307 rendue le 19 avril 1983 et refusant d'accorder l'autorisation d'exploiter un service de classe 9-2, groupes C et E, entre Syracuse (N.Y.) et Toronto (Ont.).	Rejetée	Empire Airlines Inc.	
Sunrise Aviation Ltd.	17 oct.	Décision du C.T.A. n° WD-7304 rendue le 13 avril 1983 et refusant d'accorder l'autorisation d'ajouter des aéronefs du groupe B au permis n° ATC 2281/83(C) relativement au service de classe 4 assuré depuis Pentiction (C.-B.). Décision du C.T.A. n° 7307 rendue le 19 avril 1983 et refusant d'accorder l'autorisation d'exploiter un service de classe 9-2, groupes C et E, entre Syracuse (N.Y.) et Toronto (Ont.).	Rejetée	First Air	
	17 oct.	Décision du C.T.A. n° 7271 rendue le 29 mars 1983 et refusant d'accorder l'autorisation d'ajouter des aéronefs du groupe F et le point Ottawa au permis n° ATC 2500/75(NS). Lettre du C.T.A. du 8 févr. 1982 ordonnant à la société de déposer un avis en vertu de l'article 27 de la L.N.T. au sujet de l'acquisition d'actions de Innotech Aviation Ltd.	Rejetée	Air Canada	
Adlair Aviation Limited	24 oct.	Ordonnance du C.T.A. n° 1983-A-364 rendue le 17 août 1983 et annulant l'autorisation	Rejetée		

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Bonavair Ltd.	ainsi que d'autres autorisations au titre de son permis n° 3252/81(E). Décision du C.T.A. communiquée par télex le 5 août 1983 et refusant d'accorder l'autorisation temporaire d'exploiter un service d'entraînement au vol, classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe B. Décision du C.T.A. communiquée par télex le 5 août 1983 et refusant d'accorder l'autorisation temporaire d'exploiter un service de classe 4, groupe A-RW. Décision du C.T.A. communiquée par télex le 12 août 1983 et interdisant à la société de mettre à exécution, à compter du 15 août 1983, son programme de primes accordant une remise de 50 \$ sur un aller simple ou 100 \$ sur un aller retour entre le 10 janv. et le 9 mars 1984. Télex du C.T.A. du 17 août 1983 rejetant l'avis de dépôt n° 2631 au sujet du programme de primes devant entrer en vigueur le 26 août 1983. Décision du C.T.A. n° WD-7351 rendue le 27 avril 1983 et refusant l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe A, à partir d'une base située à Calgary (Alb.). Décision du C.T.A. communiquée par télex le 8 août 1983 et annulant l'autorisation d'exploiter un service au moyen d'aéronefs du groupe B en raison de non-conformité aux exigences financières du C.T.A. Décision du C.T.A. communiquée par télex le 14 avril 1983 et accordant à Lard Air Ltd. l'autorisation temporaire d'exploiter des aéronefs du groupe B jusqu'au 15 oct. 1983 à partir d'une base située à Fort Lard (T.N.-O.).	11 août	Rejetée	
Pem-Air Ltd.		11 août	Rejetée	
Air Canada		18 août	Révisable (C.T.A.)	Décision originale confirmée
Air Canada		18 août	Révisable	Décision originale modifiée
North American Training College		12 sept.	Rejetée	
Alba Air Service Ltd.		12 sept.	Rejetée	
Wolverine Air Ltd./Bryant Aviation Services Ltd.		12 sept.	Révisable	Décision originale modifiée

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Mountain Pacific Air Ltd.	Décision du C.T.A. n° 7025 rendue le 16 nov. 1982 et refusant l'autorisation d'exploiter un service de classe 3, groupe C, pour desservir Salmon Arm, Vernon et Vancouver (C.-B.). Décision du C.T.A. n° 7216 rendue le 23 févr. 1983 et refusant l'autorisation de supprimer les conditions n° 3 et 4 du permis n° ATC 2518/76 (NS). Décision du C.T.A. n° 7268 rendue le 25 mars 1983 et refusant l'autorisation d'exploiter un service de classe 7, entraînement au vol, groupe A, à partir d'une base située à St-Hubert (Qc). Décision du C.T.A. communiquée par télex le 27 juin 1983 et autorisant provisoirement l'autorisation Centre d'exploiter un service aérien commercial d'entraînement au vol, classe 7, à partir d'une base située à Barrie (Ont). Décision du C.T.A. n° 6679 rendue le 2 mars 1982 relativement aux dispositions tarifaires s'appliquant aux personnes accompagnant des handicapés et aux sièges additionnels dont elles ont besoin. Décision du C.T.A. communiquée par télex le 8 juill. 1983 et suspendant la disposition tarifaire permettant d'assurer un transport au sol gratuit à Vancouver, Calgary et Edmonton. Décision du C.T.A. n° 6998 rendue le 25 oct. 1982 au sujet de l'utilisation d'aéronefs d'affaires. Décision du C.T.A. communiquée par télex le 30 mars 1983 et accordant au Port Eglin Flying Club l'autorisation de changer sa base de Port Eglin à Wiarton	27 juin	Rejetée	27 juin
Wapiti Aviation Ltd.		27 juin	Rejetée	
M. D. Wong		11 juill.	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Barrie Air Service Ltd.		11 juill.	Révisable	Décision originale modifiée
Association canadienne du transport aérien		14 juill.	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Pacific Western Airlines		14 juill.	Révisable	Décision originale modifiée
Plusieurs requêtes (4)		15 juill.	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Sundair Corporation		25 juill.	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révisable (CTA)	Décision en suspens
Air Dogrib (Steinwand's Transport)	Décision du C.T.A. n° 7005 rendue le 3 nov. 1982 et accordant à Edzo Air Ltd. l'autorisation d'exploiter un permis de classe 4, groupe A, à partir d'une base située à Fort Rae (T.N.-O.).	2 mai	Rejetée		
Aviation Sutro	Décision du C.T.A. n° 7006 rendue le 4 nov. 1983 et accordant au Centre Aéronautique de Québec Inc. l'autorisation d'exploiter un permis de classe 7, groupe A, à partir d'une base située à Québec.	16 mai	Rejetée		
Medley Airways Ltd.	Décisions du C.T.A. communiquées par lettres le 30 mai 1983 et refusant l'autorisation d'exploiter une école de pilotage satellite à St. Paul (Alb.) et accordant l'autorisation d'exploiter ce service à Spectrum Aviation Ltd.	8 juin	Rejetée		
Air Muskoka Ltd.	Décision du C.T.A. n° 7139 rendue le 21 janv. 1983 et refusant l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe A, à partir d'une base située à Muskoka (Ont.).	13 juin	Rejetée		
Taronair Limited	Décision du C.T.A. n° WD-7223 rendue le 22 févr. 1983 et refusant l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe A-RW, à partir d'une base située à Desmarais (Alb.).	13 juin	Rejetée		
Wright Brothers Aviation Ltd.	Décision du C.T.A. n° 7265 rendue le 24 mars 1983 et imposant des restrictions aux permis de classes 4 et 9-4, groupe A-RW.	13 juin	Rejetée		
Central Patricia Outfitters Ltd.	(Service dans un rayon de 100 milles pour la classe 4 et transport de personnes et de matériel du domaine des médias ou de la police, ou des deux.) Décision du C.T.A. n° 7272 rendue le 31 mars 1983 et refusant l'autorisation de modifier la condition n° 3 du permis n° ATC 2673/77(C).	27 juin	Révisable		Décision en suspens

Requérante	Requête	Date de		Requérante	Requête	Requérante	Requête
		révision	Décision				
Nakina Air Ltd.	Décision du C.T.A. n° 6925 rendue le 30 sept. 1982 et refusant d'accorder un permis de classe 4, groupe C, exploitée à partir d'une base située à Nakina (Ont.).	21 févr.	Rejetée	Ranger Helicopters Ltd.	Décision du C.T.A. communiquée par télex, le 26 octobre 1982, refusant l'autorisation d'exploiter une école de pilotage satellite à partir d'une base située à Toronto en vertu du permis n° ATC 2432/75(H).	7 mars	Rejetée
Quasar Helicopters Ltd.	Décision du C.T.A. n° WD-6935 rendue le 30 sept. 1982 et autorisant Charmay Holdings Inc. à exploiter un service de classe 7, groupe A-RW, à partir d'une base située à Abbotsford (C.-B.).	7 mars	Rejetée	Dunwoody Ltd., a/s Swiftrair Cargo	Décision du C.T.A. communiquée par télex, le 9 déc. 1982, refusant d'accorder une prorogation jusqu'au 31 déc. 1983 avant de suspendre le permis n° ATC 3103/80 (NS).	15 mars	Révisable
Rog - Air Limited	Décision du C.T.A. n° 6964 rendue le 7 oct. 1982 et refusant d'accorder l'autorisation d'ajouter des aéronefs du groupe D au permis n° ATC 3294/81.	29 mars	Rejetée	Altro Helicopters Ltd.	Décision du C.T.A. n° WD-7222 rendue le 22 févr. 1983 et refusant d'accorder l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe A-RW, à partir d'une base située à Red Deer (Alb.).	11 avril	Rejetée
North Cariboo Flying Services Inc.	Décision du C.T.A. n° 6993 rendue le 21 oct. 1982 et refusant d'accorder l'autorisation de desservir également Tumbler Ridge et Prince George (C.-B.) en vertu du permis n° ATC 3185/80 (NS).	11 avril	Rejetée	Kenn Borek Air Ltd.	Décision du C.T.A. n° WD-7083 rendue le 14 déc. 1982 et refusant d'accorder l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupes A, B et C, à partir d'une base située à Tumbler Ridge (C.-B.).	2 mai	Rejetée

Décision
originale
modifiée

Révision

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS			
Requérant	Requête	Date de révision	Révision
Aéro Club de Rimouski Inc.	Décision communiquée par lettre du C.T.A., le 17 sept. 1982, envoyant au requérant sa requête en exploitation d'un service de classe 4, groupe B, à partir d'une base située à Rimouski (Qc) et lui interdisant de présenter à nouveau sa requête dans une période de six mois commençant le 27 oct. 1982.	24 janv.	Révisable
CAVU Aviation	Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A-532 rendue 11 août 1982 et annulant les permis d'exploitation de services de classes 4, 9-4 et 7 au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C, avec restrictions, à partir d'une base située à Nanaïmo (C.-B.).	24 janv.	Rejetée
Aggrey Air Services Ltd.	Décision du C.T.A. n° WD-6953 rendue le 4 oct. 1982 et refusant au requérant un permis d'exploitation d'un service spécialisé de classe 7, entraînant au vol, à partir d'une base située à Calgary (Alb.).	24 janv.	Rejetée
Air Schefferville (1981) Inc.	Décision du C.T.A. n° 6844 rendue le 15 juill. 1982 et accordant à Cargair Ltd. l'autorisation d'exploiter un service de classe 4 au moyen d'aéronefs des groupes B et C, à partir d'une base située à Schefferville.	24 janv.	Révisable (C.T.A.)
Air Schefferville (1981) Inc.	Décision du C.T.A. n° 6814 rendue le 30 juin 1982 et accordant à aux Pourvoies Fortier Inc. et au Club de Chasse et Pêche Tuktu Inc. l'autorisation d'exploiter certains services de classe 4, à partir d'une base située à Schefferville.	24 janv.	Rejetée
Ellair Ltd.	Décision du C.T.A. n° 6885 rendue le 1 ^{er} sept. 1982 et portant sur les dossiers n°s 5698 (Calm Air), 5528 et 5546 WD (Ellair) et 5516 WD (Ontario Central Airlines), au sujet de l'exploitation de services aériens dans la région centrale nord du Manitoba.	11 févr.	Rejetée
			Décision en suspens

Annexe XXV

Comité des transports par véhicule à moteur

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE

134

PAIEMENTS CERTIFIÉS DE SUBVENTIONS, 1983

Paielements certifiés* 1982 1983

Train Camion Navire Train Camion

Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes

Trafic en direction ouest
Trafic intérieur

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Article 3 (Trafic en direction ouest)
Article 6 (Trafic intérieur)
Article 6 (Subvention sélective — Trafic en direction ouest)

Article 6 (Subvention sélective — direction ouest)
Article 6 (Trafic intérieur)
Article 6 (Subvention provisoire — Trafic intérieur)

Total (Programme)

Nombre de réclamations déposées

Nombre de réclamations examinées

*Millions de dollars.
**Chiffre estimatif.

176	12 646	21	265**	10 562	1
190	12 344	22	267**	11 044	2
21,3	45,8	0,4	21,7	39,1	0,
—	—	—	—	—	—
8,4	30,4	0,4	6,3	21,5	0,
3,3	4,0	—	4,0**	4,2	—
—	—	—	—	—	—
—	11,4	—	—	13,4	—

Annexe XXIV

Comité des transports par eau

CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA, 1983* 133

American-West African Freight Conference
 Canada-Mediterranean Freight Conference
 Canada-United Kingdom Freight Conference
 Canadian Continental Eastbound Freight Conference
 Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference
 Continental Canadian Westbound Freight Conference
 Delhi-Pacific Rate Agreement
 East Canada-Japan Freight Conference
 Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference
 Pacific-India Rate Agreement No. 9247
 Inter-American Freight Conference—Section « A »
 Inter-American Freight Conference—Section « B »
 Inter-American Freight Conference—Section « C »
 Japan/Korea-East Canada Freight Conference
 Latin America/Pacific Coast Steamship Conference
 Mediterranean Canada Westbound Freight Conference
 Pacific/Australia-New Zealand Conference
 Pacific Coast River Plate Brazil Conference—Section « A »
 Pacific Coast River Plate Brazil Conference—Section « B »
 Pacific Coast River Plate Brazil Conference—Section « C »
 Pacific Indonesian Conference
 Pacific Straits Conference
 Pacific Westbound Conference
 Philippines North American Conference
 West Canada Freight Conference
 Pacific-India Rate Agreement No. 8760
 Western Canada-Europe Conference
 The Association of West Coast Steamship Companies
 Malaysia-Pacific Rate Agreement
 United States Great Lakes & St. Lawrence River Ports/West African Agreement No. 9420
 North Europe-Canada Pacific Freight Conference
 Canadian Continental Eastbound Asbestos Conference
 Java Pacific Rate Agreement
 Canada European Eastbound Mail Committee
 Australia/Eastern Canada Shipping Conference
 East Canada Freight Conference
 CAVN/Saguénay Joint-Venezuelan Service
 Thailand/Pacific Freight Conference
 Eastern Canada-Colombia Tariff (Joint Service)
 Five Line Far East Freight Conference
 Australia-Pacific Coast Rate Agreement
 New Zealand/Pacific Coast North America Shipping Lines
 SCI & SCINDIA Joint Tariff Agreement
 East Canada/Far East Rate Agreement
 Far East/Canada Rate Agreement
 Eastern Canada-Caribbean Freight Association

*Conférences internationales qui n'ont pas de nom français.

Nombre de navires autorisés ou exempts	Titulaire	Région	Grands Lacs	Fleuve Mackenzie	Ouest de l'Arctique	canadien
Navire exempté	Navire exempté	Navire exempté	Navire exempté	Navire exempté	Navire exempté	Navire exempté
Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.				Arctic Transportation Ltd. Beluga Transportation Ltd. Cooper Barging Service Ltd. Coastal Marine Ltd. David Storr and Sons Contracting Ltd. Len Cardinal Transport Ltd. Norsask Marine Ltd. Société des transports du Nord Limitée Peter Pond River Tours (1978) Ltd. Pine Creek Constuction Ltd.	Arctic Transportation Ltd. Société des transports du Nord Limitée	
Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total
1	1	1	26	3	8	2
			2			
			2			
			2			
			2			
			2			
			2			
			190			
			1			
			2			
			238			
			94			

Exemption

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
* 11 oct.	Polar Duke	Can.	P.F. Collins	Accordée
* 13 oct.	Glomar Labrador I	E.-U.	Home Oil Company Ltd.	Accordée
18 oct.	Marine Evangeline	Can.	CN Marine	Accordée
20 oct.	Balder Borkum	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
22 oct.	Balder Kiel	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
4 nov.	Balder Hesnès/Balder Husum	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
* 7 nov.	TLC 24/Vasa	E.-U.	Adanac Customs Brokers	Accordée
8 nov.	Arctic Tuk	Can.	Arctic Transportation Ltd.	Retirée
10 nov.	Norchem	Jap.	Noranda Sales Corporation Ltd.	Accordée
16 nov.	Osa Ghent	Belg.	P.F. Collins	Accordée
18 nov.	Royal	E.-U.	Schenker of Canada Customs Brokers	+ S.O.
21 nov.	Heather Sea	Can.	Secunda Marine Services Ltd.	Navires canadiens offerts.
* 21 nov.	Discoverer III	Pan.	Trimac Limited	L'enquête se poursuit
28 nov.	Seawolf 101/Seawolf 102	Can.	P.F. Collins	Requête retirée
1 déc.	Arctic Shiko	Can.	Seaforth Fednav Inc.	Accordée
7 déc.	Balder Kiel	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
7 déc.	Gemini	E.-U.	Dow Chemical Inc.	Accordée
8 déc.	Gemini	E.-U.	Esso Petroleum Canada	Accordée
12 déc.	Seaforth Atlantic	Can.	Seaforth Fednav Inc.	Accordée
12 déc.	Nordertor	Can.	P.F. Collins	Accordée
13 déc.	Ravensturm	Can.	P.F. Collins	Accordée
14 déc.	Arctic Shiko	Can.	Seaforth Fednav Inc.	Accordée
19 déc.	Seawolf 101	Can.	P.F. Collins	Accordée
* 22 déc.	Vinland	Norv.	Atlantic Customs Brokers	Accordée
* 22 déc.	Salvage Chief	E.-U.	Seaspan International Ltd.	Accordée
23 déc.	Claymore Sea	R.-U.	Secunda Marine Services Ltd.	Accordée
29 déc.	Bonaventure II	Can.	Atlantic Container Express	Accordée

+ Cette activité n'est pas assujettie aux règlements sur le cabotage.
* Navigation autre que le cabotage.

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
18 août	Schnoorturn	Can.	P.F. Collins	Accordée
17 août	Norchem	Jap.	Noranda Sales Corp. Ltd.	Accordée
* 18 août	Constitution Service	E.-U.	Gulf Canada Ltd.	Retirée
* 11 août	Miss Margie	E.-U.	Offshore Development Corp.	Retirée
* 23 août	Vasa/Jeffrey M	E.-U.	Adanac Customs Brokers Ltd.	Accordée
* 23 août	Non identifié	E.-U.	Milne & Craighhead	Accordée
* 24 août	Bow Drill I	Can.	Customs Brokers	Accordée
* 24 août	Drilling Ltd.	Can.	Bow Valley Offshore	Accordée
* 24 août	Skauvann	Norv.	Dome Petroleum Ltd.	Accordée
* 24 août	Polar Duke	Can.	P.F. Collins	Accordée
* 24 août	Heather Sea	Can.	Secunda Marine Services Ltd.	Accordée
* 29 août	Super Fran	E.-U.	Foundation-Skanska	Accordée
* 30 août	J.E. Jonsson	Can.	Geophysical Services Inc.	Accordée
30 août	Schnoorturn	Can.	P.F. Collins	Accordée
25 août	Edda Star	Norv.	Leefax Services Limited	Requête non poursuivie. Affaire classée.
7 sept.	Kaubturn	Can. sous passant	P.F. Collins	Accordée
* 8 sept.	J.E. Jonsson	Can.	Geophysical Services Ltd.	Accordée
15 sept.	Osa Ostend	Belg.	P.F. Collins	Retirée
16 sept.	Arctic Shiko	Can.	Seaforth Fednav	Accordée
19 sept.	Osa Ghent	Belg.	McAllister Towing	Rejetée
19 sept.	Tartos Cage	Ber.	& Salvage Ltd.	Accordée
20 sept.	Balder Kiel	Can.	Coastal Shipping Ltd.	Accordée
22 sept.	Heather Sea	Can.	Balder Offshore Canada Inc.	Accordée
22 sept.	Arctic Kiggiak	Non enregistré, Limited	Arctic Transportation	Accordée
26 sept.	Balder Borkum	Can. sous passant	Balder Offshore Canada Inc.	Accordée
* 29 sept.	Heather Sea	Can.	Secunda Marine Services	Accordée
* 30 sept.	Scorpio	E.-U.	Crosbie Offshore	Accordée
* 22 sept.	Skagerak	Norv.	Affiliated Customs Services Ltd.	Accordée
* 4 oct.	Polar Duke	Can.	P.F. Collins	Accordée
3 oct.	Rich Arrow	Jap.	Dow Chemical Canada Inc.	Accordée
3 oct.	Arctic Breaker	Can.	Arctic Transportation Limited	Accordée
* 3 oct.	Bolivar SS1	E.-U.	K. Viney Contracting Limited	Navires canadiens appropriés disponibles
4 oct.	R.T.S. 201	Can.	Seaspeed Transport	Accordée
* 5 oct.	Rowan Gorilla I	E.-U.	Company Ltd. Rowan Companies Inc.	Accordée

* Navigation autre que le cabotage.

Pavillon Requantant

Exemption

Accordée	Atlantic Customs Brokers Ltd.	E.-U.
Retirée	H.A. Simons Int'l. Ltd.	E.-U.
Accordée	Saint John Shipbuilding	E.-U.
Accordée	& Dry Dock Co. Ltd.	E.-U.
Accordée	Crosbie Offshore Services Ltd.	E.-U.
Accordée	Husky Oil Operations Ltd.	E.-U.
Rejetée	Titan Towing & Salvage Ltd.	R.-U.
Accordée	P.F. Collins	E.-U.
Accordée	Dow Chemical Canada Inc.	Jap.
Accordée	Dominion Bridge Sulzer Ind.	E.-U.
Accordée	Shell Canada Resources Ltd.	E.-U.
Accordée	Lakespan Shipping Inc.	Pan.
Accordée	Viney Contracting Ltd.	E.-U.
Accordée	Pulsonic Geophysical Ltd.	E.-U.
Accordée	Border Brokers Inc.	R.-U.
Accordée	P.F. Collins	Belg.
Accordée	P.F. Collins	Can.
Accordée	P.F. Collins	R.-U.
Accordée	Noranda Sales Corp. Ltd.	Jap.
Retirée	George Wimpey Canada	E.-U.
Accordée	Limited	E.-U.
Accordée	Polysar Limited	E.-U.
Accordée	P.F. Collins	E.-U.
Accordée	McAsphalt Industries Ltd.	E.-U.
Accordée	Home Oil Company	E.-U.
Accordée	P.F. Collins	Belg.
Accordée	P.F. Collins	All.
Rejetée	Domtar Inc.	Lib.
Accordée	CN Marine	Can.
Accordée	P.F. Collins	E.-U.
Accordée	Great Lakes Marine	Norv.
Retirée	Contracting Ltd.	E.-U.
Accordée	McAsphalt Industries Ltd.	E.-U.
en partie	Offshore Development Corp.	R.-U.
Accordée	Leefax Services Ltd.	Norv.
Rejetée	Home Oil Company Ltd.	Can.
Accordée	P.F. Collins	R.-U.
Accordée	Milne & Craighthead	Holl.
Accordée	Customs Brokers	Can.
Accordée	Geophoto Services Ltd.	Can.
Retirée	C.I.L. Inc.	Jap.
Accordée	CN Marine	Can.
Accordée	P.F. Collins	Belg.
Retirée	P.F. Collins	R.-U.
Accordée	Johnson Combined Enterprises	Can.

* Navigation autre que le cabotage.

* 5 mai	Rowan Juneau	Deux non identifiés	Penn 800
6 mai	Deux non identifiés		
* 12 mai	Scorpio Type		
* 12 mai	Acadian Commander		
16 mai	Nestor		
13 mai	Pioneer Service		
16 mai	Rich Arrow		
17 mai	Loveland 2762		
* 16 mai	Acadian Sailor		
27 mai	Caribbean Trailer		
* 30 mai	Bolivar SS1		
* 25 mai	Acadian Commander		
5 juin	Heather Sea		
7 juin	Osa Ostend		
7 juin	Seawolf 101 & 102		
8 juin	Royal Service		
10 juin	Norchem		
15 juin	Quatre non identifiés		
15 juin	Betty Gale/O.L.S 30		
23 juin	Biscay Service/		
27 juin	Heritage Service		
27 juin	Hannah 5101/		
30 juin	Giomar Labrador I		
6 jull.	Osa Ostend		
8 jull.	Kaubturm		
7 jull.	Stolt Crown		
5 jull.	Marine Evangeline		
18 jull.	Liberty Service		
19 jull.	Fjording		
21 jull.	Hannah 5101/		
* 29 jull.	Proud Seahorse		
29 jull.	Edda Star		
12 août	Kreuzturm		
* 4 août	Pholas		
* 4 août	Cornells Zanen		
9 août	G.S.I. Explorer		
12 août	Pan Am Trader		
11 août	Marine Evangeline		
12 août	Osa Ostend		
15 août	Biscay Service/		
17 août	Independence Service		
17 août	Clayton M. Johnson		

Annexe XXII

Comité des transports par eau

CABOTAGE, DEMANDES D'EXEMPTION
DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1983

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
4 janv.	Dresden	All.	Can. Transport Co.	Accordée
4 janv.	World Aegeus	Grèce	Can. Transport Co.	Accordée
4 janv.	Schnoorturn	Can.	P.F. Collins	Accordée
14 janv.	Freedom Service	E.-U.	P.F. Collins	Accordée
27 janv.	Schnoorturn/Ravensturn	Can.	P.F. Collins	Accordée
3 févr.	Boxy	Suède	Groupe Desgagnés	Accordée
7 févr.	Polly B/Super Fran	E.-U.	Leith & Dyke	Accordée
7 févr.	Bradach/Hercules	E.-U.	Leith & Dyke	Accordée
9 févr.	Balder Husum	E.-U.	Leith & Dyke	Accordée
10 févr.	Royal	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
10 févr.	Balder Borkum	E.-U.	Schenker of Canada	Accordée
15 févr.	Zapata Scotian	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
* 11 févr.	Ellnor	E.-U.	Atlantic Customs Brokers	Accordée
17 févr.	Nordtor/Neutor	Dan.	Langlois, Drouin & Associés	Accordée
17 févr.	Ravensturn/Schnoorturn	Can.	P.F. Collins	Accordée
21 févr.	Freedom Service	Can.	P.F. Collins	Accordée
21 févr.	OSA Ostend	E.-U.	P.F. Collins	Accordée
21 févr.	Boltenor	Belg.	P.F. Collins	Accordée
15 févr.	Marine Evangeline	Can.	P.F. Collins	Accordée
28 févr.	Kruetzturn	Can.	CN Marine	Accordée
1 ^{er} mars	Heather Sea	Can.	P.F. Collins	Accordée
* 8 mars	Acadian Sailor	R.-U.	Secunda Marine Services Ltd.	Rejetée
9 mars	Yemanja	E.-U.	Pulsonic Geophysical	Accordée
11 mars	Seaspan 250	Lib.	Gulf Canada	Accordée
* 11 mars	Scorpio Type	Can.	Gulf Canada	Accordée
* 14 mars	Western Surf	E.-U.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Accordée
* 15 mars	Arctic Immerk Kamotik	Pan.	Mobil Oil	Accordée
16 mars	Non identifié	Can.	Arctic Transportation	Accordée
17 mars	Freedom Service	E.-U.	McAsphalt Industries	Rejetée
21 mars	Astron	E.-U.	P.F. Collins	Accordée
21 mars	Non identifié	Ber.	Coastal Shipping	Accordée
* 23 mars	Biehl Trader	U.R.S.S.	Atlantic Fisheries Dev.	Accordée
* 7 avril	Western Viking	E.-U.	King Bros. Ltd.	Accordée
11 avril	Khalijah	Pan.	Co. of Canada	Accordée
* 12 avril	Don J Miller II	Koweït	M.L. Donofrio	Rejetée
15 avril	Boltenor	E.-U.	Geological Survey	Accordée
19 avril	Freedom Service	Can.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Accordée
21 avril	Vinland	E.-U.	Mobil Oil	Accordée
22 avril	Balder Husum	Norv.	Shell Canada Resources Ltd.	Accordée
* 25 avril	Royal	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
26 avril	Heather Sea	E.-U.	Sceptre Dredging Ltd.	Accordée
26 avril	Osa Ostend	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
* 3 mai	Heather Sea	R.-U.	Secunda Marine Services Ltd.	Accordée
* 26 avril	Non identifié	Belg.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Rejetée
3 mai	Heather Sea	Pan.	Grant Geophysical Ltd.	Accordée

* Navigation autre que le cabotage.

Annexe XX

Comité des transports aériens

DÉPÔTS DE TARIFS ET DE SERVICES

127

Horaires et tableaux de service	1982	1983
Tarifs passagers	8 702	6 935
Canada (intérieurs) et Canada - E.-U.	161 634	41 000 ¹
Canada - Outre-mer	53 392	58 971
Tarifs de fret	14 080	12 743
Canada (intérieurs) et Canada-E. - U.	25 603	20 727
Canada - Outre-mer	12 756	11 197
Tarifs d'affrètements (toutes destinations)	276 167	151 573
Total des dépôts		

¹Canada (intérieurs) — Niveau 1 et Canada - E.-U. ont baissé de 18 % et sont tombés de 46 344 à 37 980.
 Canada (intérieurs) — Niveau II (petits transporteurs réguliers) ont baissé de 14 % et sont tombés de 3 515 à 3 020. Les pages de tarifs concernant les E.-U. seulement ont été complètement supprimées et sont tombées de 111 784 à zéro, à cause de la déréglementation américaine.

Annexe XXI

Comité des transports par eau

REQUÊTES, 1983

Requêtes	Reçues	Agrees	Autres
Projets de tarif de droits de pilotage art. 23 de la Loi sur le pilotage	3		
Administration de pilotage de l'Atlantique	1		
Administration de pilotage des Grands Lacs	1		
Administration de pilotage des Laurentides	1		
Administration de pilotage du Pacifique	3		
Approbation de tarifs — Loi sur les transports	6		
Permis de transport par eau —			
Loi sur les transports			
Fleuve Mackenzie			
Ouest de l'Arctique canadien	11	11	1 non délivré
Loi sur les transports —			
Décisions du Comité de révision			
Projets d'acquisition en 1983			
Projets (art. 27 de la L.N.T.)	4		
Enquêtes	2		
Ordonnances et décisions			
Décisions rendues, 1983	12		
Ordonnances émises, 1983	26		

Annexe XVIII

Comité des transports aériens

VOLS D'AFFRÈTEMENT CHOISIS

REQUÊTES ET AUTORISATIONS

126

1983		1982	
Places	Vols	Places	Vols
302 242	2 302	453 238	3 635
55 737	739	51 531	558
21 995	648	24 563	512
1 777	181	3 019	43
540 802	1 901	790 105	2 783
377 627	2 062	560 542	2 970
1 854 859	9 786	1 502 778	9 307
216 482	590	10 320	88

Affrètements

Affrètement pour voyage tout compris
En provenance du Canada
En provenance de l'étranger

Sans participation et à but commun
En provenance du Canada
En provenance de l'étranger
Intérieurs

VARA/Affinité
En provenance du Canada (VARA)
En provenance de l'étranger (VARA)
(AFF)

VARA (intérieurs)
VARA/AVTC (nouveau type d'affrètement
introduit en 1980)

VARA/AVTC (intérieurs)

Annexe XIX

Comité des transports aériens

REQUÊTES PORTANT SUR DES PERMIS ET VOLS SERVICES INTERNATIONAUX

Demandes de permis
Requérants canadiens
Requérants étrangers

Demandes de vols par des non-titulaires
(exploitants américains de petits aéronefs)

1982

108

15
172

1983

11
195

77

Annexe XVII

Comité des transports aériens

STATISTIQUES CHOISIES

125

Nombre de titulaires et de permis		1982	1983
Transporteurs autorisés			
Aéronefs à voilure fixe			
Aéronefs à voilure tournante			
Transporteurs nationaux			
Transporteurs étrangers			
Permis			
Nouveaux permis émis			
Permis remplacés			
Répertoire (nombre d'exemplaires publiés)			
Requêtes en obtention de permis			
Reçues pendant l'année			
Reportées de l'année précédente			
En attente à la fin de l'année			
Traitées pendant l'année			
Autorisations			
Accordées			
Refusées			
Retirées			
Rejetées			
Rescindées			
Annulées			
Suspendues			
Rétablies			
Décisions et ordonnances*			
Décisions			
Ordonnances			
Décisions du Comité de révision			
Avis publics			
Requêtes			
Audiences			
Divers			
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés			
Importation d'hélicoptères			
Importation d'aéronefs à voilure fixe			
Agriculteurs « volants »			
Autorisations d'écoles de pilotage satellites			

* Il convient de noter que les totaux relatifs aux « Décisions et ordonnances » ne concernent pas uniquement les requêtes, mais également les ordres d'exposer ses raisons et les ordres de rescision, de suspension, etc.

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1982

124 ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

[illegible]

« Déclarations déposées par le CN le 23 juin 1983, et par CP Rail, le 6 avril 1983.

« Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

« Se prolonge en Colombie-Britannique sur une faible distance.

« Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

« Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

Subdivision		Entre		Pertes réelles réclamées ¹		Palements versés au 31 déc. 1983	
81. Arcola ²	Schwitzer - Arcola	2 714 237	2 235 750	2 714 237	2 235 750	2 714 237	2 235 750
82. Bromhead	Estevan - Minton	3 142 259	2 588 316	3 142 259	2 588 316	3 142 259	2 588 316
83. Bulyea	(y compris l'embr. Tribune)						
84. Burstall ³	Neudorf - Bulyea	6 080 406	5 008 503	6 080 406	5 008 503	6 080 406	5 008 503
	Leader - Fox Valley	1 752 723	1 443 739	1 752 723	1 443 739	1 752 723	1 443 739
	(y compris les embr. McNeill, Schuler et Ingebricht Lake)						
85. Colonsay	Dilke - Amazon	3 278 286	2 700 363	3 278 286	2 700 363	3 278 286	2 700 363
86. Dunelm	Player - Stimmie	756 799	623 384	756 799	623 384	756 799	623 384
87. Empress ⁵	Java - Empress	5 835 907	4 807 106	5 835 907	4 807 106	5 835 907	4 807 106
88. Expanse	(y compris l'embr. Grant)						
89. Fife Lake	Curle - Assiniboia	1 237 642	1 019 461	1 237 642	1 019 461	1 237 642	1 019 461
90. Hatton	Hatton - Golden Prairie	2 577 089	2 122 779	2 577 089	2 122 779	2 577 089	2 122 779
91. Kerrobert	Outlook - Kerrobert	4 366 619	3 596 836	4 366 619	3 596 836	4 366 619	3 596 836
92. Kisbey	Arcola - Weyburn	1 520 483	1 252 440	1 520 483	1 252 440	1 520 483	1 252 440
93. Lloydminster	Wilkie - Lloydminster	7 506 035	6 182 811	7 506 035	6 182 811	7 506 035	6 182 811
94. Macklin	Kerrobert - Macklin	3 916 133	3 225 765	3 916 133	3 225 765	3 916 133	3 225 765
95. Matador	Wartime - Kyle	1 784 845	1 470 199	1 784 845	1 470 199	1 784 845	1 470 199
96. Meadow Lake	Tobey - Meadow Lake	3 371 963	2 777 527	3 371 963	2 777 527	3 371 963	2 777 527
97. Melfort	Lanigan - Lac Vert	2 652 200	2 184 649	2 652 200	2 184 649	2 652 200	2 184 649
98. Neudorf	Rocanville - Neudorf	2 220 688	1 829 207	2 220 688	1 829 207	2 220 688	1 829 207
99. Notukeu	Notukeu - Val Marie	3 943 514	3 248 320	3 943 514	3 248 320	3 943 514	3 248 320
100. Outlook	Moose Jaw - Outlook	4 223 677	3 479 093	4 223 677	3 479 093	4 223 677	3 479 093
101. Pennant	Wickett - Hazlet	775 307	638 629	775 307	638 629	775 307	638 629
102. Prince Albert	Lanigan - Northway	2 125 904	1 751 133	2 125 904	1 751 133	2 125 904	1 751 133
103. Reford	Kerrobert - Wilkie	1 211 880	998 240	1 211 880	998 240	1 211 880	998 240
104. Shaunavon	Assiniboia - Shaunavon	8 091 746	6 665 268	8 091 746	6 665 268	8 091 746	6 665 268
105. Tisdale	Goudie - Nipawin	5 660 993	4 663 028	5 660 993	4 663 028	5 660 993	4 663 028
106. Tyvan	Stoughton - Crecy	3 778 801	3 112 643	3 778 801	3 112 643	3 778 801	3 112 643
107. Vanguard	Swift Current - Meyronne	2 859 806	2 355 657	2 859 806	2 355 657	2 859 806	2 355 657
108. White Fox	Nipawin - Sharpe	3 387 737	2 790 519	3 387 737	2 790 519	3 387 737	2 790 519
109. Wood Mountain	Ogle - Manitoba	2 775 699	2 286 376	2 775 699	2 286 376	2 775 699	2 286 376
110. Bassano	Empress - Bassano	1 843 781	1 518 745	1 843 781	1 518 745	1 843 781	1 518 745
111. Cardston	Stirling - Cardston	3 448 457	2 840 535	3 448 457	2 840 535	3 448 457	2 840 535
112. Coronation ⁴	Kerrobert - Coronation	3 251 548	2 678 339	3 251 548	2 678 339	3 251 548	2 678 339
113. Irricana	Bassano - Standard	2 083 263	1 716 009	2 083 263	1 716 009	2 083 263	1 716 009
114. Lacombe	Coronation - Nevis	2 768 415	2 280 376	2 768 415	2 280 376	2 768 415	2 280 376
115. Langdon	(y compris l'embr. Cordel)						
	Langdon - Carbon	2 864 341	2 359 392	2 864 341	2 359 392	2 864 341	2 359 392
	Cosway - Wimborne						

Subdivision

Entre

Pertes réelles réclamées¹

Paiements versés au 31 déc. 1983

46. Rhein
47. Riverhurst
48. Robinswood
49. Rosetown
50. St. Brieux
51. Tisdale
52. Tonkin
53. Turtleford
54. Weyburn
55. Weyburn
56. White Bear

Alberta

Hamton - Wroxton
Central Butte - Riverhurst
Speers Jct. - Glaslyn
Roskin Jct. - Kindersley
Thatch - Humboldt Jct.
Hudson Bay - Prince Albert
MacNutt - Wroxton
North Battleford - St. Walburg
Talmage - Weyburn
Weyburn - Radville
Weyburn - Lacadena
Eston - Lacadena

1 023 015
700 090
2 184 967
6 290 119
2 468 631
8 426 632
976 594
4 169 782
496 328
1 167 196
776 941

918 460
628 539
1 961 658
5 647 254
2 216 331
7 565 410
876 784
3 743 620
445 602
1 047 906
697 536

57. Alliance
58. Alliance
59. Athabasca
60. Barrhead
61. Bonnyville
62. Coronado
63. Coronado
64. Denmay
65. Drumheller
66. Grande Prairie³
67. Lac La Biche
-Waterways
68. Oyen⁴
69. Peace River
70. Smoky

Total (CN)

\$ 141 065 024

\$ 125 760 254

1 673 448
918 232
2 334 245
1 107 092
1 703 890
3 505 854
2 022 505
236 024
4 846 997
4 712 800
173 594

1 502 418
824 386
2 095 680
1 529 748
3 147 547
1 648 271
211 902
4 351 622
4 231 141
155 852

Rugby - Arborg

\$ 1 456 379

\$

1 199 637

71. Arborg
72. Glenboro

Murray Park - Souris
(y compris l'embr. Carman)

4 490 389

3 698 788

73. Greta
- La Rivière

5 594 730

4 608 446

74. Lac du Bonnet

Fortress - La Rivière

900 796

741 996

75. Lyleton

Birds Hill - Lac du Bonnet

538 744

443 770

76. Nipinka

La Rivière - Nipinka

5 602 620

4 614 945

78. Winnipeg Beach

Binscarth - Inglis

554 288

456 574

Saskatchewan

Gimli - Riverton

393 790

324 369

79. Altawans⁵
80. Amulet
- Assiniboia

Shanavon - Manyberries
Amulet - Crane Valley
Weyburn - Assiniboia

4 191 329
3 812 062

3 452 448
3 140 041

CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE

Manitoba

Annexe XV

Comité des transports par chemin de fer

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1982 ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

120

CANADIEN NATIONAL

Subdivision	Entre	Pertes réelles ¹	Palements versés au 31 déc. 1983
Manitoba			
1. Carman	Carman jct. - Carman	861 300	773 273
2. Carman	Carman - Graysville	364 020	326 816
3. Cowan	North jct. - Swan River	1 385 243	1 243 668
4. Erwood	Swan River - Birch River	1 674 892	889 224
5. Hartney	Belmont - Elgin	1 495 352	1 342 523
6. Herchmer	Kettle Rapids - Churchill	3 228 284	2 898 346
7. Miami	Morris - Somerset	1 645 743	1 477 544
8. Miami	Somerset - Belmont	1 539 146	1 381 842
9. Rossburn	Bethany - Russel	2 667 871	2 395 208
10. Ste. Rose	Ochre River - Ste. Rose	184 285	165 451
Saskatchewan			
11. Amiens	Spiritwood - England	1 097 636	985 455
12. Arborfield	Crane - Arborfield	1 110 719	997 201
13. Avonlea	Radville - Bengough jct.	24 277	21 796
14. Avonlea	Avonlea - Moose Jaw	1 660 982	1 411 582
15. Battleford	Battleford - Battleford jct.	661 258	593 676
16. Bengough	Bengough jct. - Willowbunch	2 403 873	2 158 191
17. Big River	Shellbrook - Big River	1 712 763	1 537 715
18. Blaine Lake	Prince Albert - Amiens jct.	1 457 180	1 308 253
19. Blaine Lake	Amiens jct. - Denholm	3 896 402	3 498 180
20. Bodo	Unity - Cactus Lake	1 331 473	1 195 393
21. Bohey	Spruce Lake jct. - Paradise Hill	620 726	557 286
22. Brooksby	Naisberry jct. - Carrot River	3 593 247	3 226 009
23. Central Butte	Mawer - Central Butte	827 037	742 512
24. Chelan	Weekes - Porcupine Plain	814 907	731 622
25. Chelan	Porcupine Plain - Crooked River	1 188 728	1 067 237
26. Conquest	Conrose jct. - Dunblane	805 719	723 373
27. Conquest	Dunblane - Beechy	1 751 305	1 572 317
28. Cromer	Maryfield - Kipling	1 822 166	1 635 936
29. Cudworth	Meacham - Totzke	297 925	267 476
30. Cudworth	Totzke - Domremy	2 373 880	2 131 264
31. Cudworth	Domremy - St. Louis	618 337	555 141
32. Cudworth	P.m. 103,25 - Cudworth jct.	36 875	33 106
33. Dodsland	Dodsland - Dewar Lake	1 573 118	1 412 342
34. Elrose	Conquest jct. - Glidden	5 208 596	4 676 265
35. Glenavon	Kipling - McCallum	2 693 809	2 418 495
36. Gravelbourg	Mossbank - Gravelbourg	2 503 089	2 247 267
37. Gravelbourg	Gravelbourg - Hodgesville	976 403	876 612
38. Lampman	Maryfield - Estevan	1 752 892	1 573 742
39. Lewvan	Minard jct. - North Regina	4 485 277	4 026 871
40. Mantario	Glidden - Alsask	1 300 341	1 167 443
41. Meskanaw	Melfort - Thatch	18 017	16 176
42. Northgate	Northgate - Lampman	888 267	797 484
43. Paddockwood	Paddockwood jct. - Paddockwood	857 150	769 547
44. Preeceville ²	Thunderhill jct. - Sturgis jct.	3 483 718	3 127 674
45. Preeceville	Lillian - Preeceville	505 450	453 792

Subdivision		Entre	
Colombie-Britannique		Total (CP)	
88. Kaslo		Rosebery - Nakusp	
89. Osoyoos		p.m. 10,7 - p.m. 11,0	
Pertes réelles ¹	617 132	\$ 15 288 182	Total général (CN et CP) Article 256
Paiements versés au 31 déc. 1983	572 948	\$ 12 350 890	
	1 516	\$ 28 646 712	

¹ Réclamations déposées par le CN le 23 juin 1983, et par CP Rail, le 11 mars 1983.

² Les paiements ne sont recommandés que si les embranchements sont jugés « non rentables ». Aucune décision n'a été prise dans ce cas.

³ Comme il s'agit d'une nouvelle requête, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.

⁴ Comme l'abandon de l'embranchement a été autorisé en 1982, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.

⁵ Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.

⁶ Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

⁷ Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

⁸ Abandon autorisé en 1981 et rescindé le 25 janvier 1983.

⁹ Suspension des subventions en attendant la clarification du fondement juridique de la requête en abandon.

¹⁰ Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE

CANADIEN PACIFIQUE LIMITEE					
Subdivision		Entre		Pertes réelles réclamées ¹	
Nouveau-Brunswick					
60. Shore Line		Lepreau-St. George	115 627		107 349
Québec					
61. Maniwaki		Laman - Maniwaki	596 541		553 832
62. Q.C.R. Tring		Tring Jct. - Courcelles	362 750		Aucun ⁹
63. Ste-Agathe		St-Jérôme - Mont-Laurier	1 726 059		1 602 481
64. St-Gabriel		St-Félix - St-Gabriel	20 171		18 727
65. Témiscamingue		Gendreau - Laverlochère	660 082		612 823
66. Waltham		Gaboury - Ville-Marie	412 964		383 398
Ontario					
67. Carleton Place		Nepaan - Carleton Place	319 651		Aucun ²
68. Walkerton		Saugeen - Walkerton	324 682		275 980
69. Lyleton		Waskada - Dallyn	239 078		194 026
Saskatchewan					
70. Amulet		Crane Valley - Cardross	83 425 ⁴		67 704
71. Asquith		Urban - Arelee	358 106 ⁴		290 625
72. Asquith		Arelee - Sonningdale	89 353 ⁴		72 515
73. Colonsay		Amazon - Colonsay	235 634		191 231
74. Colony		Rockglen - Killdeer	420 701		341 424
75. Fife Lake		Coronach - Big Beaver	636 514		516 570
76. Kelfield		Brass - Kelfield	820 011		665 489
77. Matador		Gunnworth - Wartime	39 873		32 359
78. McMorran		Milden - Gunnworth	371 995		301 897
79. Melfort		Lac Vert - Keddy	1 468 473		1 191 755
80. Melfort		Dent - Gronlid	411 029 ⁴		333 576
81. Pennant		Hazlet - Verlo	209 359		169 908
82. Shamrock		Archive - Hak	2 731 177		2 216 517
83. Wishart		Foam Lake - Wishart	826 751 ⁴		670 959
Alberta					
84. Furness ¹⁰		Epping - Paradise Valley	758 738		615 763
85. Lacombe		Halkirk - Cordel	15 868 ^{3,4}		12 878
(embr. Cordel)		Rosedale - East Coulee	89 197 ⁸		72 389
86. Langdon		Strathmore - Langdon	325 608 ⁴		264 251
87. Strathmore					

Subdivision

31. Neepawa

32. Oakland

33. Rossburn

34. Ste. Rose

35. Wawanesa

36. Winnipegosis

37. Acadia Valley⁶

38. Amnien

39. Avonlea

40. Bodo

41. Carlton

42. Central Butte

43. Chelan

44. Cornin

45. Cudworth

46. Dodslan

47. Erwood

48. Gravelbourg

49. Gravelbourg

50. Porter

51. Preeceville

52. Rhein

Alberta

53. Endiang

54. Roseale

- Bullpound Joint

55. Sheerness

56. Stettler

57. Stettler

Colombie-Britannique

58. Cowichan

(empr. Saanich)

59. Cowichan

- Tidewater

Entre

Neepawa - Rossburn Jct.

Delta Jct. - Amaranth

Rossburn Jct. - Bethany

Ste. Rose - Rorketon

Wawanesa - M. and B. Jct.

Sifton Jct. - Winnipegosis

Eyre Jct. - Acadia Valley

Shell Lake - Spiritwood

Parry - Avonlea

Cactus Lake - Bodo

Dalmeny - Laird

Moose Jaw Jct. - Mawer

Reserve - Weekes

Peebles - Cornin

St. Louis - P.m. 103,25

Biggar - Dodslan

Baden - Hudson Bay

Claybank - Mossbank

Hodgenville - Tyson

Oban Jct. - Cando

Preeceville - Kelvington

Ross Jct. - Hamton

Endiang Jct. - Byemoor

Rosedale - East Coulee

Sheerness - Cessford

Ferlow Jct. - Donald

Donald - Dinosaure

P.m. 0,00 - P.m. 1,37

Deerholme - Yobou

Deerholme - Cowichan Bay

Total (CN)

Pertes réelles réclamées¹

484 221

539 394

98 075

33 307⁴

360 959

336 521

1 068 592

319 221

689 801

389 780

599 249

356 137

100 077

339 658

168 157

611 529

411 021

341 225

24 477

249 323

1 450 167

108 750

666 911

62 372⁸

98 299³

705 624

2 615 373

25 379

746 417

\$ 21 260 635

Palements versés au 31 déc. 1983

421 174

469 164

85 305

28 970

313 961

292 705

929 459

277 658

599 988

339 030

521 226

309 767

87 047

295 434

146 263

531 907

357 505

296 797

21 290

216 861

1 261 352

94 591

580 078

54 251

85 500

613 750

2 274 846

23 804

603 942

\$ 16 295 822

Annexe XIV

Comité des transports par chemin de fer

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1982 ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS NON PROTÉGÉS)

CANADIEN NATIONAL			
Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées ¹	Palements versés au 31 déc. 1983
Terre-Neuve			
1. Argenta	Placentia Jct. - Argenta	\$ 613 541	\$ Aucun ²
2. Bonavista	Shoal Harbour - Bonavista	1 054 295	Aucun ²
Ile-du-Prince-Edouard			
3. Montague	Mount Stewart Jct. - Montague	273 806	256 811
4. Murray Harbour	(y compris l'embr. Georgetown) Maple Hill - Murray Harbour	343 879	322 534
	(y compris les embr. Mount Herbert et Vernon)	75 147	70 483
5. Souris	Harmony Jct. - Elmira		
Nouvelle-Ecosse			
6. Caledonia	Caledonia Jct. - Caledonia	167 506	157 109
7. Dartmouth	Imperial - Upper Musquodoboit	321 744	301 773
8. Inverness	Port Hastings Jct. - Inverness	406 317	381 097
9. Oxford	Pugwash Jct. - embr. Scott	256 586	Aucun ²
10. Yarmouth	(y compris les embr. Wallace et Pictou) Liverpool - Wilkins	195 560 ⁴	183 422
11. Yarmouth	Wilkins - Yarmouth	497 895 ⁴	466 991
Nouveau - Brunswick			
12. Albert	Salisbury - Synton	17 027	15 970
13. Albert	Synton - Hillsboro	31 666 ⁴	29 700
14. Centreville	Valley - Centreville	564 340	360 484
15. Richibucto	Kent Jct. - Richibucto	51 801 ³	Aucun ²
Québec			
16. Témiscouata ⁵	Rivière-du-Loup - Edmundston East	473 647	303 134
Ontario			
17. Beeton	Cheltenham - Beeton	120 769	Aucun ²
18. Fergus	P.m 0,00 - P.m 1,14	13 977	Aucun ²
19. Fergus	Fergus - Palmerston	86 120 ³	55 117
20. Forest	Lucan - Forest	73 096	68 559
21. Forest	Forest - Sarnia Jct.	60 171 ⁴	52 382
22. Kincardine	Listowel - Kincardine	388 965	248 938
23. Marmora	Marmora - Lake St. Peter	63 126 ⁴	59 208
24. Meaford	North Colwell - Hendrie	29 129	27 321
(embr. Penetang)		283 180	181 235
25. Owen Sound	Whites Jct. - Durham		
26. Renfrew	Renfrew Jct. - Whitney	290 822 ³	188 907
27. Southampton	Port Elgin South - Southampton	21 340 ³	13 658
28. Talbot	St. Thomas - Port Stanley	37 073 ⁴	27 613
Manitoba			
29. Inwood	Grosse Isle - Fisher Branch	431 228	375 081
30. Inwood	Fisher Branch - Hodgson	16 866 ⁴	14 670

Annexe X

Comité des transports par chemin de fer

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1982

Article 256 (Embranchements non protégés)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)²
Article 272 (Tarifs de l'Est)

¹ La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au bas des tableaux ci-dessous.
² La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.

Pertes
réelles
réclamées¹

\$375 399 564

Total

Paiements
versés au
31 déc. 1983

\$322 349 334

Article 256 (Embranchements non protégés)
Article 258 (Embranchements protégés)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)²
Article 272 (Tarifs de l'Est)

¹ La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au bas des tableaux ci-dessous.
² La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.

Pertes
réelles
réclamées¹

\$184 653 577

Total

Paiements
versés au
31 déc. 1983

\$163 401 168

ACCIDENTS, 1983

STATISTIQUES PRÉLIMINAIRES

Accidentés	Morts	Blessés	Totaux
29	0	2	198
31	0	0	52
1	0	0	1
23	1	1	14
55	1	0	266

Déraillements de trains de grande ligne partout
Autre déraillements — gares de triage, embranchements etc.
Total des déraillements rapportables (mouvement de trains)
Déraillements — machines d'entretien de la voie
Déraillements de draines etc.

Total des déraillements rapportables

126	6	27	198
34	1	63	90
160	7	1	18
0	0	1	11
18	0	3	2
2	0	0	125
26	0	0	534
2	0	2	18
208	7	4	56
21	4	21	31
260	56	2	482

Collisions — trains de grande ligne partout
Autres collisions rapportables — gares de triage, embranchements etc.
Total des collisions — mouvement de trains seulement
Collisions — trains et machines d'entretien de la voie
Collisions — trains et draines
Collisions entre machines d'entretien de la voie
Collisions entre draines
Collisions — draines et machines d'entretien de la voie
Total des collisions rapportables
Accidents avec déraillements aux passages à niveau
Total des accidents rapportables — passages à niveau

Accidents — marchandises dangereuses

0	0	43	482
0	0	50	9
0	0	10	323
17	5	47	3
0	0	0	47
7	0	0	323
31	6	9	482

Total des cas rapportables — transport de marchandises dangereuses
Accidents aux passages à niveau impliquant des marchandises

Note: Les données susmentionnées sont incomplètes et ne sont donc que préliminaires. Des modifications y seront apportées après la réception des derniers avis et annulations.

Service	Date de la requête	Date de dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
Edmonton - Jasper - Prince Rupert Montreal - Toronto - Vancouver	27/10/69	19/03/82	R-33580	Maintien du service.
	29/12/70	06/08/81	CP-1981-2171	Plan définitif modifié pour l'Ouest éliminant les trains transcontinentaux.
Moncton - Saint John Montreal - Ottawa Winnipeg - Farlane Edmonton - Waterways	27/10/69 03/08/71 13/02/74 05/10/83	Jun 1979 17/11/82 09/02/81 —	Plan définitif R-34646 WDR-00134 —	Service prolongé jusqu'à Halifax. Maintien du service. Maintien du service. Service pas encore déclaré non rentable.
CP Rail Halifax - Yarmouth Montreal - Québec Montreal - Toronto - Vancouver	31/10/69 31/10/69 31/10/69 31/10/69	04/09/81 17/11/82 06/08/81 31/03/81	R-32608 R-34646 CP-1981-2171 WDR-00199	Maintien du service. Maintien du service. Plan définitif modifié pour l'Ouest. Service aux heures de pointe réduit à trois jours par semaine. Abandon du service en période creuse. Ordre de fournir un service temporaire pendant un an. Maintien du service.
Calgary - Edmonton Victoria - Courtenay	31/10/69 11/09/74	31/03/81 20/12/83		
Algoma Central Railway Sault-Ste-Marie - Hearst	01/10/76	13/12/82	R-34714	Maintien du service.
Quebec, North Shore and Labrador Railway Sept-Iles - Schefferville, Ross Bay Jct. - Wabush - Labrador City	15/03/82			Service pas encore déclaré non rentable.
White Pass and Yukon Corp. Whitehorse - White Pass	—	14/08/80	R-31300	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.

Annexe VIII

Comité des transports par chemin de fer

ORDONNANCES ET DÉCISIONS, 1983 ARTICLE 260(8) (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

111

Service	Date de dernière requête	ord./déc. Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
Canadian National Montréal - Gaspé	29/12/70	83/03/05 R-35138	Autorisation d'exploiter un service expérimental entre Montréal et Gaspé.
Québec - Moncton Montréal - Sydney - Halifax	29/12/70	juin 1979	Plan définitif
Sydney - Truro - Halifax	29/12/70	juin 1979	Plan définitif
Toronto - Kingston Montréal - Chicoutimi	03/08/71 27/10/69	17/11/82 06/08/81	R-34646
Montréal - Senneterre - Cochrane	27/10/69	06/08/81	CP-1981-2171
Senneterre - Val-d'Or	27/10/69	12/11/81	R-32961
Ottawa - Brockville - Toronto	03/05/71	17/11/82	R-34646
Toronto - Stratford Winnipeg - Regina - Prince Albert	03/08/71 03/05/71	17/11/82 06/08/81	R-34646 CP-1981-2171
Canadian National St. John's - Argentina St. John's - Carbonear Clarenville - Bonaville Hearst - Nakina Wabowden - Gillam - Churchhill	82/02/18 82/02/18 82/02/18 03/05/71 27/10/69	Audiences en juill. 1983 Audiences en juill. 1983 Audiences en juill. 1983 Audiences en oct. 1983	A venir. A venir. A venir. A venir.
Sioux Lookout - Thunder Bay Le Pas - Lynn Lake Toronto - London - Sarnia	03/05/71 03/08/71 03/08/71	28/09/81 17/11/82 17/11/82	WDR-00383 R-34646 R-34646
Montréal - Québec Montréal - Brockville - Toronto	03/08/71 03/08/71	17/11/82 17/11/82	R-34646 R-34646
Toronto - Windsor Toronto - North Bay - Kapuskasing	03/08/71 27/10/69	17/11/82 15/10/82	R-34646 R-34487
Toronto - Niagara Falls Winnipeg - Thompson - Churchhill	03/08/71 27/10/69	17/11/82 28/09/81	R-34646 WDR-00383
Service			

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Québec CN/Témiscouata CP/Ste-Agathe	Cabano - Fraser Jct. St-Jérôme - Ste-Agathe	42,7-77,00 13,6-44,4	Révision en oct. 1984. Révision avec la subd. de Maniwaki en janv. 1984. Révision avec la subd. de Maniwaki en janv.
CP/Ste-Agathe	Ste-Agathe - Mont-Laurier	44,4-138,2	Révision quinquennale 1984.
CP/Témiscamingue et Ville-Marie CP/Tring (QCR)	Gendreau - Laverlochère Gaboury - Ville-Marie Tring Jct. - Courcelles	47,9-106,5 0,00-7,7 1,0-32,5	Révision quinquennale obligatoire en 1985. Révision quinquennale obligatoire en 1984.
CP/Waltham	Wyman - Waltham	34,0-77,5	Ordonnance n° R-34995 le 2 mars, suspendue les 6 avril, 25 mai et 30 août 1983. Ordre de révision pour janv. 1984.
CP/Maniwaki	Laman - Maniwaki	3,0-80,7	Ordre de révision pour janv. 1984.
CP/M&O CN/Monk CN/Sorel	Rigaud - M&O Jct. Pelletier - Ste-Claire Bellevue Jct. - Nicolet	16,8-82,5 68,23-196,30 52,48-77,54	À venir. À venir. À venir.
Ontario CN/Beeton	Cheltenham - Beeton	33,90-58,75	Reguête entendue le 8 déc. 1982, décision à venir.
CN/Fergus (embr. Fergus Town)	P.m. 0,00 - P.m. 1,14	0,00-1,14	Reguête entendue le 7 déc. 1982, décision à venir.
CN/Forest	Lucan - Forest	15,50-48,00	Ordre de révision en avril 1984.
CN/Kincardine	Listowel - Wingham	1,41-32,92	Révision quinquennale obligatoire en 1988.
CN/Meaford	Collingwood - Meaford	34,60-52,19	Reguête entendue le 13 oct. 1983, décision à venir.
CN/Owen Sound (embr. Durham)	Whites Jct. - Durham	0,00-25,72	Ordre d'abandonner le service suspendu le 29 août 1983.
CN/Penatang	Colwell - Hendrie	2,00-11,60	Sous révision quinquennale.
CN/Uxbridge (embr. Cannington) CP/Carleton Place	Blackwater - Woodville Nepean - Carleton Place	0,00-12,55 9,0-28,1	À venir. À venir.

Annexe VII Comité des transports par chemin de fer

ABANDON D'EMBRANCHEMENTS HORS-PRAIRES REQUÊTES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1983

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Terre-Neuve CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia	0,00-20,65	Requête entendue le 7 juill. 1983, décision à venir.
CN/Bonavista	Shoal Harbour - Bonavista	0,00-87,89	Requête entendue les 20 et 21 juin 1983, décision à venir.
Nouvelle-Écosse CN/Oxford	Pugwash Jct. - Scott Spur (y compris les embr. Wallace et Pictou)	16,49-71,43	Requête entendue les 26 et 27 oct. 1982, décision à venir.
CN/Inverness	Port Hastings - Inverness	0,00-55,64	Révision obligatoire en 1984.
CN/Middleton	Bridgewater Jct. - Bridgetown	0,00-66,84	Requête entendue le 15 sept. 1983, décision à venir.
Ile-du-Prince-Édouard CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague (y compris l'embr. Georgetown)	0,00-25,61	Requête entendue le 3 nov. 1982, décision à venir.
CN/Murray Harbour	Maple Hill - Murray Harbour (y compris les embr. Mount Herbert et Vernon)	0,00-44,4	Requête entendue le 1 ^{er} nov. 1982, décision à venir.
CN/Souris (embr. Elmira)	Harmony Jct. - Elmira	0,00-9,85	Requête entendue le 5 nov. 1982, décision à venir.
CN/Souris CN/Kensington	Royalty Jct. - Souris Linkletter - Tignish	0,00-55,02 19,49-84,61	À venir. À venir.
Nouveau-Brunswick CN/Albert	Salisbury - Point milliaire 2,85	0,00-2,85	Révision quinquennale obligatoire en 1987.
CN/Centreville CN/Richibucto	Valley - Centreville Kent Jct. - Richibucto	0,00-27,72 0,00-26,50	Révision en 1984. Requête entendue le 28 oct. 1983, décision à venir.
CN/St. Quentin	Tidehead - I.N.R. Junction	0,00-105,76	Requête entendue le 27 oct. 1982, décision à venir.
CN/Oromocto CN/Loggieville CN/Caraquet CN/Miramichi	Westfield Beach - Camp Gagetown C.F.B. Chatham - Loggieville Gloucester Jct. - Tracadie Derby Jct. - McGivney	0,00-55,40 9,50-13,49 0,00-72,04 0,00-74,75	À venir. À venir. À venir. À venir.

Subdivision	Entree/Points milliaires	Ord. n° - Date de l'ord.	Décision rendue		
				Abandon, 29 août 1983.	
CN/Fergus	Fergus - Palmerston/ 27,00 - 72,00	R-35400 - 25 juillet	Ordre d'abandonner le service entre les points milliaires 0,00 et 27,25 sous condi- tion que le service entre les points mil- liaires 27,25 et 30,8 soit transféré au CN et d'abandonner le service entre les points milliaires 30,8 et 37,3, en vigueur le 29 août 1983.	Suspension, 25 oct. 1983. Demande de révision refjetée, 12 déc. Abandon, 18 déc. 1983.	
CP/Walkerton	Saugeen - Walkerton/ 0,00 - 37,3	R-35400 - 25 juillet		R-35450 - 2 août	
CN/Renfrew	Renfrew Jct. - Whitney/ 43,79 - 134,05			WDR 1983 - 1 ^{er} juin 00101	
Colombie-Britannique CP/Osoyoos	10,7 - 11,0			Abandon, 1 ^{er} juillet 1983.	

Annexe VI

Comité des transports par chemin de fer

ORDONNANCES ET DÉCISIONS ABANDON D'EMBRANCHEMENTS HORS-PRAIRIES

Subdivision	Entre/Points milliaires	Date de l'ord.	Ord. n° -	Décision rendue
Nouvelle-Ecosse CN/Caledonia CN/Dartmouth	Caledonia Jct. - Caledonia/ Imperial - Upper Musquodoboit/ 0,00 - 21,92 18,50 - 81,80	R-35116 — 27 avril R-32623 — 27 août 1981	R-35116 — 27 avril R-32623 — 27 août 1981	Abandon, 27 mai 1983. Abandon, 27 août 1983. Sous condition.
Nouveau-Brunswick CP/Shoreline CN/Centreville	Lepreau - St-George/ Valley - Centreville/ 0,00 - 27,72	R-35117 — 27 avril R-35380 — 7 juin	R-35117 — 27 avril R-35380 — 7 juin	Abandon, 27 mai 1983. Ordre de maintenir le service.
Québec CP/Waltham CP/St-Gabriel CN/Témiscouata	Wyman - Waltham/ St-Félix - St-Gabriel/ Rivière-du-Loup - Edmundston/ 34,0 - 77,50 17,8 - 27,8 3,80 - 77,00	R-34995 — 2 mars R-35076 — 19 avril R-35391 — 27 avril	R-34995 — 2 mars R-35076 — 19 avril R-35391 — 27 avril	Abandon, 6 avril 1983. Suspension, 6 avril, 25 mai et 30 août 1983. Abandon, 19 mai 1983. Ordre d'abandonner le service entre les points milliaires 3,80 et 42,70, en vigueur le 27 mai 1983, et de maintenir le service entre les points milliaires 42,70 et 77,0.
Ontario CN/Owen Sound (embr. Durham) CN/Southampton (embr. Southampton) CN/Kincardine	Whites Jct. - Durham/ Port Elgin - Southampton/ Listowel - Kincardine/ 0,00 - 25,72 0,90 - 5,00 1,410 - 57,82	R-35400 — 25 juillet R-35400 — 25 juillet R-35400 — 25 juillet	R-35400 — 25 juillet R-35400 — 25 juillet R-35400 — 25 juillet	Abandon, 29 août 1983. Suspension, 29 août 1983. Abandon, 29 août 1983. Ordre de maintenir le service entre les points milliaires 1,41 et 32,95 et d'abandonner le service entre les points milliaires 32,95 et 57,82, en vigueur le 29 août 1983.

Annexe V Comité des transports par chemin de fer

ABANDON D'AUTRES VOIES REÇUES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1983

Subdivision	Point milliaire	Endroit	Type de voie
Ile-du-Prince-Edouard CN/Kensington	À la hauteur du point milliaire 16,71	Summerside	Voies d'évitement
Nouveau-Brunswick CN/Napadogan	0,00 - 5,06	Minto	Embranchement
Ontario CN/Kingston	Branchement 0,11, à la hauteur du point milliaire 331,15	Toronto	Rails de raccord
C&O/St. Thomas	À la hauteur du point milliaire 0,18	Ridgetown	Embranchement
CP/Kamistiquia	À la hauteur du point milliaire 0,56	Thunder Bay	Rails de raccord
CN/Guelph	0,72-1,03	Kitchener	Embranchement
CN/Guelph	À la hauteur du point milliaire 62,36	Kitchener	Embranchement
CN/Newmarket	111,33	Gravenhurst	Embranchement
Saskatchewan CP/Portal	127,5	Estevan	Voies de raccord
Alberta CN/Edson	Face au point milliaire 1,55	Edmonton	Voies d'évitement
CN/Camrose	À la hauteur du branchement 5,95	Edmonton	Embranchement
CN/Peace River	À la hauteur des points milliaires 48,47, 0,45, 0,46	Peace River	Rails de raccord
CN/Edson	À la hauteur du point milliaire 0,58	Edmonton	Voies d'évitement
CP/MacLeod	1,79-0,06; 2,20-4,22	Edmonton	Voies d'évitement
CN/Wainwright	1,91	Calgary	Embranchement
	0,39 face au point milliaire 264,3	Edmonton	Embranchement

Numéro de l'ordonnance	Date	Type d'ordonnance
R-35313	10 juin	Autorisation d'abandonner l'embranchement situé à la hauteur du point milliaire 5,95 de la voie privée industrielle de Strathcona, lequel débute au point milliaire 4,46 de la subd. Carmose, Edmonton (Alb.), CN.
R-35506	11 août	Autorisation d'abandonner l'embranchement situé au point milliaire 12,67 de la subd. Michipicoten, Wawa (Ont.), A.C. Railway.
R-35519	11 août	Autorisation d'abandonner un embranchement industriel situé à la hauteur du point milliaire 0,56 de la subd. Kaminiistiquia, Thunder Bay (Ont.), CP Rail.
R-35532	12 août	Autorisation d'abandonner un tronçon de la voie situé au niveau du point milliaire 0,58 de la voie privée industrielle de Kingsway, qui débute au point milliaire 3,11 de la subd. Edson, Edmonton (Alb.), CN.
R-35747	4 oct.	Approbation de l'annulation de l'ordonnance autorisant l'exploitation de la voie de raccourcement et des voies d'embranchement industriel entre les points milliaires 1,91 et 3,25 de la subd. MacLeod, Calgary (Alb.), CP Rail.
R-35903	17 nov.	Autorisation d'abandonner l'embranchement Muskoka Wharf entre les points milliaires 0,0 et 1,40 situé au niveau du point milliaire 111,33 de la subd. N. market, Gravenhurst (Ont.), CN.
R-35904	17 nov.	Approbation de l'annulation des ordonnances autorisant l'exploitation des embranchements situés au niveau du point milliaire 3,08 de la subd. Galt, Toronto (Ont.), CP Rail.
R-35938	28 nov.	Autorisation d'abandonner 2 151 pi de la voie qui débute à l'opposé du point milliaire 16,71 de la subd. Kensington, Summerside (I.-P.-E.), CN.
R-35972	5 déc.	Autorisation d'abandonner l'embranchement industriel Bowes qui débute au point milliaire 0,11 de l'embranchement Colgate, au niveau du point milliaire 331,15 de la subd. Kingston, Toronto (Ont.), CN.

Annexe IV

Comité des transports par chemin de fer

ORDONNANCES ET DÉCISIONS ABANDON D'AUTRES VOIES, 1983

103

Número de	Ordonnance	Date	Type d'ordonnance
R-34782	11 janv.	Autorisation d'abandonner des voies de bord situées à la hauteur du point milliaire 12,56 de la subd. Dartmouth, Dartmouth (N.-É.), CN.	
R-34788	11 janv.	Autorisation d'abandonner l'embranchement industriel Red Deer South à la hauteur du point milliaire 93,1 de la subd. Red Deer, Red Deer (Alb.), CN/CP Rail.	
R-34791	12 janv.	Approbation de l'annulation des ordonnances autorisant l'exploitation de l'embranchement Outremont au point milliaire 49,2 et d'un embranchement ferroviaire au point milliaire 0,22 de la subd. Adirondack, Montréal (QC), CP Rail.	
R-34795	17 janv.	Approbation de l'annulation des ordonnances autorisant l'exploitation de la voie d'évitement à la hauteur du point milliaire 82,3 de la subd. Melfort, Melfort (Sask.), CP Rail.	
R-34808	21 janv.	Autorisation d'abandonner l'embranchement Bonaventure entre les points milliaires 0,00 et 0,13 et les voies de raccordement s'y rattachant situées à l'opposé du point milliaire 3,48 de la subd. Montréal, Montréal (QC), CN.	
R-34820	27 janv.	Approbation de l'annulation de l'ordonnance autorisant l'exploitation de l'embranchement industriel Scarborough situé à la hauteur du point milliaire 201,36 de la subd. Belleville, Scarborough (Ont.), CP Rail.	
R-34830	31 janv.	Autorisation d'abandonner des voies entre les points milliaires 101,60 et 101,85 et entre les points milliaires 102,09 et 102,50 de la subd. Kingston, Kingston (Ont.), CP Rail.	
R-34906	24 févr.	Autorisation d'abandonner l'embranchement Home Centre commençant à l'alignement du point milliaire 0,18 de l'embranchement Mill de la subd. St. Thomas, Ridgeway (Ont.), C&O Railway.	
R-34945	3 mars	Approbation de l'annulation des ordonnances autorisant l'exploitation de la voie d'évitement située au point milliaire 0,74 de la subd. Macleod, Calgary (Alb.), CP Rail.	
R-34946	3 mars	Autorisation d'abandonner la voie n° 3, située au point milliaire 20,65 de la subd. n° 1, Harrow (Ont.), C&O Railway.	
R-34978	21 mars	Autorisation d'abandonner 900 pi de la voie entre les points milliaires 4,65 et 4,47 de l'embranchement Oshawa Railway, Oshawa (Ont.), CN.	
R-35095	22 avr.	Autorisation d'abandonner 2 016 pi de la voie de l'embranchement Redcliff Premier Brick, située à la hauteur du point milliaire 5,90 de la subd. Brooks, Redcliff (Alb.), CP Rail.	
R-35126	29 avr.	Autorisation d'abandonner 421,7 pi de la voie industrielle située à l'opposé du point milliaire 137,5 de la subd. Portal, Estavan (Sask.), CP Rail.	
R-35194	18 mai	Autorisation d'abandonner deux voies d'embranchement situées au niveau du point milliaire 1,55 de la subd. Edson, Edmonton (Alb.), CN.	
R-35195	18 mai	Autorisation d'abandonner la voie d'échange située à la hauteur du point milliaire 119,09 et de la voie de bord située au niveau du point milliaire 119,13 de la subd. Okanagan, Kelowna (C.-B.), CN.	
R-35242	25 mai	Autorisation d'abandonner la voie principale située entre les points milliaires 0,0 et 21,5 de la division Grand Falls et entre les points milliaires 0,0 et 1,5 de la subd. Windsor, Grand Falls (T.-N.), G.F.C.R.	

Date	Décision rendue	Agrement partiel de la requête
29 déc.	Reguete présentée par CN (TerraTransport) afin d'obtenir l'autorisation d'abolir les postes de chefs de gare de huit endroits et d'enlever les bâtiments de gare de cinq endroits, à l'égard de son servocentre de Corner Brook (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-36009	Agrement partiel de la requête
29 déc.	Reguete présentée par CN (TerraTransport) afin d'obtenir l'autorisation d'abolir les postes de chefs de gare de huit endroits et d'enlever les bâtiments de gare de cinq endroits, à l'égard de son servocentre de Grand Falls (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-36010	Agrement partiel de la requête

Date	Décision rendue	
8 sept.	Requête relative au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et à l'article 73.8 du R.R. et à l'article 73.8 du <i>Hazardous Materials Regulations</i> (H.M.R.) du <i>Department of Transportation</i> des États-Unis.	
Sept.	Rapport d'enquête en vertu du paragraphe 81(1) de la Loi nationale sur les transports relatif à la sécurité du train meneur de la Speno Rail.	
7 oct.	Requête présentée par CP (au nom de la Esquimalt and Nanaimo Railway Company), en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs entre Victoria et Courtenay (C.-B) et relative à l'ordonnance du Comité de révision n° 1978-5 en date du 22 nov. 1978.	Rejet de la requête
18 oct.	Requête présentée par le CN en vue de modifier l'itinéraire des trains mixtes de voyageurs n°s 289 et 290 entre Edmonton et Egremont (Alb.) et relative à l'ordonnance du Comité des transports par chemin de fer n° R-33500 datée du 4 mars 1982.	Agrement de la requête
18 nov.	Requête relative à l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. de 1970, chap. N-17 et à la requête présentée par la province de Terre-Neuve et le Labrador en vue d'une exemption de l'application de toutes les dispositions possiblement préjudiciables contenues dans les articles CFAE-4436-A.	Rejet de la requête
24 nov.	Requête de VIA Rail concernant le regroupement à la Gare Centrale de ses activités à Montréal. Rapport et ordonnance n° R-36004	Agrement de la requête sous condition
28 nov.	Requête présentée par la Crown Zellerbach Canada Limited en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports.	Rejet de la requête
29 nov.	Requête présentée par la Ville de St-Félicien en autorisation de construire une passerelle à niveau au croisement du boulevard Sacré-Coeur et de l'emprise et de la voie ferrée du CN, St-Félicien (Qc).	Agrement de la requête
29 déc.	Requête présentée par CN (TerreTransport) afin d'obtenir l'autorisation d'abolir les postes de chefs de gare de vingt endroits et d'enlever les bâtiments de gare de dix-huit endroits, à l'égard de son servocentre de Saint John's (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-36008	Agrement partiel de la requête

Décision rendue

pour suivre les procédures
contre CP Limitée.

Agrement partiel de la requête

Rejet de la requête

Agrement de la requête

rait: (traduction) « Veuillez prendre note que CP
l'autorisation d'enlever la gare de Toronto-
Ouest »; et relative à la juridiction du Comité des
transports par chemin de fer concernant l'enlève-
ment de la gare de Toronto-Ouest.
Requête présentée par la Compagnie des chemins
de fer nationaux du Canada eu égard à ses servo-
centres de Gaspé et de Campbellton.
Décision et ordonnance n° R-35120

16 mai

Requêtes présentées par CP Limitée en
autorisation d'abandonner l'exploitation de la
sousdivision Ste-Agathe entre St-Jérôme (p.m. 13,6)
et Ste-Agathe (p.m. 44,4) et entre Ste-Agathe et
Mont-Laurier (p.m. 138,2), soit une distance de
93,8 milles, dans la province de Québec.
Décision et ordonnance n° R-35185

25 mai

Requête déposée par Abitibi-Price au nom de la
Grand Falls Central Railway Co. en abandon de
l'exploitation de sa voie principale, soit la divi-
sion Grand Falls, entre Grand Falls (p.m. 0,00) et
Botwood (p.m. 21,5) et la sousdivision Windsor
entre Grand Falls (p.m. 0,0) et Windsor (p.m. 1,5)
(T.-N.).
Décision et ordonnance n° R-35242

8 juin

Rapport d'enquête sur le déraillement survenu à
la sousdivision Fording River, le 3 déc. 1980, et
recommandations au Comité des transports par
chemin de fer.

7 juil.

Requête présentée par le CN en autorisation
d'abandonner l'exploitation de la sousdivision
Centreville, de Valley (p.m. 0,00) à Centreville
(p.m. 27,72) (N.-B.).
Décision et ordonnance n° R-35380

7 juil.

Requête en abandon par le CN de sa sousdivision
Témiscouata entre le point milliaire 3,80 près de
Rivière-du-Loup (Qc) et le point milliaire 77,0
près d'Edmundston (N.-B.).
Requête déposée par le CN en autorisation
d'abandonner l'exploitation de la sousdivision
Kentew située entre un point près de Kentew
Junction (p.m. 43,79) et Whitney (p.m. 134,05)
(Ont.).
Rapport et ordonnance n° R-35450

25 juil.

Requêtes présentées par le CN et le CP en
autorisation d'abandonner certains embranche-
ments dans la région de Grey-Bruce du Centre-
Ouest ontarien.
Décision et ordonnance n° R-35400

Agrement de la requête

20 juil.

Agrement partiel de la requête

7 juil.

Date	Décision rendue
2 mars	<p>chemins de fer, au sujet du refus du CN de mettre en place des wagons pour le décharge-ment aux installations de Continental à Prince Rupert (C.-B.) et aux installations de Arctic Grain à Prince Rupert (C.-B.) et à Churchill (Man.), depuis le 29 nov. 1982.</p> <p>Décision et ordonnance n° R-34908</p> <p>Requête présentée par CP Limitée en autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision Waltham entre un point situé près de Wyman (p.m. 77,5) et Waltham (p.m. 77,5) (Qc).</p> <p>Décision et ordonnance n° R-34924</p> <p>Requête relative à l'article 51 de la Loi nationale sur les transports et à la Loi sur les chemins de fer concernant la répartition des frais découlant du prolongement de la voie de service de Tupper (N.-E.), dont la construction par le CN et VIA Rail a été ordonnée par le Comité des transports par chemin de fer.</p> <p>Décision et ordonnance n° R-35128</p> <p>Article 23 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. de 1970, chap. N-17. Requête présentée par Columbia Containers Limited relativement à une période de franchise avant l'établissement des frais de surestaries.</p> <p>Décision orale et ordonnance n° R-35309</p> <p>Requête présentée par CP Limitée, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision St-Gabriel depuis un point près de St-Félix (p.m. 17,8) jusqu'à St-Gabriel (p.m. 27,8) (Qc).</p> <p>Décision et ordonnance n° R-35076</p> <p>Requête déposée par le CN en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Caledonia, entre Caledonia Junction (p.m. 0,00) et Caledonia (p.m. 21,92) (N.-E.).</p> <p>Décision et ordonnance n° R-35116</p> <p>Requête présentée par CP Limitée en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Shore Line à partir d'un point près de Lepreau (p.m. 22,5) jusqu'à un point près de St. George (p.m. 42,6) (N.-B.).</p> <p>Décision et ordonnance n° R-35117</p> <p>Requête de CP Limitée déposée auprès du Comité des transports par chemin de fer le 21 oct. 1981, en vertu des articles 120 et 129 de la Loi sur les chemins de fer, demandant d'enlever la gare de Toronto-Ouest (Ont.), point millaire 44,5 de la subdivision Galt; et relative à un téléx daté du 23 nov. 1982 dans lequel CP déclara-</p>
28 avril	<p>CP Limitée a agi en violation de la Loi sur les chemins de fer.</p> <p>CP devra payer certains coûts. Demande au Procureur général du Canada d'entamer et de</p>
27 avril	<p>Requête présentée par CP Limitée en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Shore Line à partir d'un point près de Lepreau (p.m. 22,5) jusqu'à un point près de St. George (p.m. 42,6) (N.-B.).</p> <p>Décision et ordonnance n° R-35117</p>
27 avril	<p>Requête déposée par le CN en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Caledonia, entre Caledonia Junction (p.m. 0,00) et Caledonia (p.m. 21,92) (N.-E.).</p> <p>Décision et ordonnance n° R-35116</p>
19 avril	<p>Requête présentée par CP Limitée, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision St-Gabriel depuis un point près de St-Félix (p.m. 17,8) jusqu'à St-Gabriel (p.m. 27,8) (Qc).</p> <p>Décision et ordonnance n° R-35076</p>
14 avril	<p>Article 23 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. de 1970, chap. N-17. Requête présentée par Columbia Containers Limited relativement à une période de franchise avant l'établissement des frais de surestaries.</p> <p>Décision orale et ordonnance n° R-35309</p>
13 avril	<p>Requête relative à l'article 51 de la Loi nationale sur les transports et à la Loi sur les chemins de fer concernant la répartition des frais découlant du prolongement de la voie de service de Tupper (N.-E.), dont la construction par le CN et VIA Rail a été ordonnée par le Comité des transports par chemin de fer.</p> <p>Décision et ordonnance n° R-35128</p>
2 mars	<p>Requête présentée par CP Limitée en autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision Waltham entre un point situé près de Wyman (p.m. 77,5) et Waltham (p.m. 77,5) (Qc).</p> <p>Décision et ordonnance n° R-34924</p> <p>Requête relative à l'article 51 de la Loi nationale sur les transports et à la Loi sur les chemins de fer concernant la répartition des frais découlant du prolongement de la voie de service de Tupper (N.-E.), dont la construction par le CN et VIA Rail a été ordonnée par le Comité des transports par chemin de fer.</p> <p>Décision et ordonnance n° R-34908</p> <p>Requête présentée par CP Limitée en autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision Waltham entre un point situé près de Wyman (p.m. 77,5) et Waltham (p.m. 77,5) (Qc).</p> <p>Décision et ordonnance n° R-34924</p> <p>Requête relative à l'article 51 de la Loi nationale sur les transports et à la Loi sur les chemins de fer concernant la répartition des frais découlant du prolongement de la voie de service de Tupper (N.-E.), dont la construction par le CN et VIA Rail a été ordonnée par le Comité des transports par chemin de fer.</p> <p>Décision et ordonnance n° R-35128</p> <p>Article 23 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. de 1970, chap. N-17. Requête présentée par Columbia Containers Limited relativement à une période de franchise avant l'établissement des frais de surestaries.</p> <p>Décision orale et ordonnance n° R-35309</p> <p>Requête présentée par CP Limitée, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision St-Gabriel depuis un point près de St-Félix (p.m. 17,8) jusqu'à St-Gabriel (p.m. 27,8) (Qc).</p> <p>Décision et ordonnance n° R-35076</p> <p>Requête déposée par le CN en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Caledonia, entre Caledonia Junction (p.m. 0,00) et Caledonia (p.m. 21,92) (N.-E.).</p> <p>Décision et ordonnance n° R-35116</p> <p>Requête présentée par CP Limitée en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Shore Line à partir d'un point près de Lepreau (p.m. 22,5) jusqu'à un point près de St. George (p.m. 42,6) (N.-B.).</p> <p>Décision et ordonnance n° R-35117</p> <p>Requête de CP Limitée déposée auprès du Comité des transports par chemin de fer le 21 oct. 1981, en vertu des articles 120 et 129 de la Loi sur les chemins de fer, demandant d'enlever la gare de Toronto-Ouest (Ont.), point millaire 44,5 de la subdivision Galt; et relative à un téléx daté du 23 nov. 1982 dans lequel CP déclara-</p>

Annexe II
Division de l'Ouest

Subdivision

- (CP Rail) Shamrock 103,4 milles entre Archive et Hak (Sask.); ré-auditon.
- (CP Rail) Gravelbourg 40,9 milles entre Claybank et Mossbank (Sask.) et 4,6 milles entre Hodgenville et Tyson (Sask.); ré-auditon.
- (CP Rail) Kaslo 26,9 milles entre Rosebery et Nakusp (C.-B.); ré-auditon.
- (CN) Amiens 20,4 milles entre Shell Lake et Spiritwood (Sask.); ré-auditon.
- (CN) Carlton 27,8 milles entre Dalmeny et Laird (Sask.); ré-auditon.

Annexe III
Comité des transports par chemin de fer

DÉCISIONS RENDUES, 1983

Décision rendue

Date

Rejet de la requête

11 janv.

Requête relative à l'article 120 de la Loi sur les chemins de fer et à la Loi nationale sur les transports, en vue de déterminer si le déplacement des bureaux des surintendants de CP de Sherbrooke à Montréal constitue un déplacement, une fermeture ou un abandon d'un point de division entraînant le déplacement des employés et nécessitant l'approbation du Comité.

Agrement de la requête

19 janv.

Requête relative à l'article 328 de la Loi sur les chemins de fer et à la Loi nationale sur les transports, en vue de déterminer si le Comité devrait ordonner à CP Limitée d'appliquer d'autres tarifs minimaux que ceux donnés à la section 1307 de la CUC et ce, afin de capitaliser le coût des travaux effectués dans le cadre du Programme de révision et de remise à neuf des locomotives de CP Limitée.

Agrement de la requête

27 janv.

Rapport et ordonnance n° R-34836
Article 331 de la Loi sur les chemins de fer.
Requête présentée par VIA Rail, en vue de la publication de certains renseignements en la possession du Comité concernant la gare Union à Toronto.

Agrement partiel de la requête

28 févr.

Requêtes présentées par Continental Grain Company (Canada) Ltd. et par Arctic Grain Ltd., les 22 et 23 nov. 1982 respectivement, en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports et (ou) de l'article 262 de la Loi sur les

AUDIENCES ET DÉCISIONS, 1983 ABANDON D'EMBRANCHEMENTS DES PRAIRIES

Cas reportés de 1982

- Subdivision**
- (CN) Winnipegosis Décision du 14 mars 1983. Abandon d'un tronçon de 9,89 milles entre Fork River et Winnipegosis (Man.), dans les 30 jours suivant la date de la décision. Abandon d'un tronçon de 10,9 milles entre Sifton Junction et Fork River (Man.) le 31 déc. 1985. Appel interjeté auprès du gouverneur en conseil le 16 août 1983.
 - (CN) Inwood Décision du 17 mars 1983. Abandon d'un tronçon de 71,5 milles entre Grosse Isle et Fisher Branch (Man.) le 31 août 1985. Requête en révision déposée auprès du Comité de révision. Décision initiale maintenue le 22 août 1983. Appel interjeté auprès du gouverneur en conseil le 19 sept. 1983.
 - (CP Rail) Fife Lake Décision du 5 avril 1983. Abandon d'un tronçon de 17,7 milles entre Coronach et Big Beaver (Sask.) le 31 août 1984.
 - (CN) Rhein Décision du 14 avril 1983. Abandon d'un tronçon de 13 milles entre Ross Junction et Hamilton (Sask.) le 31 août 1987, à condition qu'une voie de raccordement soit construite entre un point situé près de Hamilton dans la subdivision Rhein du CN et un point situé à proximité de Gorlitz dans la subdivision Yorkton du CN.
 - (CN) Central Butte Décision du 24 mai 1983. Abandon d'un tronçon de 45,6 milles entre Moose Jaw Junction et Mawer (Sask.) le 31 août 1987, à condition qu'une voie de raccordement soit construite entre un point situé près de Mawer dans la subdivision Central Butte du CN et un point situé à proximité d'Eyebrow dans la subdivision Outlook de CP Rail.
 - (CN) Preeceville Décision du 26 juill. 1983. Abandon d'un tronçon de 40,85 milles entre Preeceville et Kelvington (Sask.) le 31 août 1987, à condition qu'une voie de raccordement soit construite entre Kelvington, dans la subdivision Preeceville du CN, et un point situé à proximité de Fosston dans la subdivision Trisdale de CP Rail. Requête en révision déposée auprès du Comité de révision.
 - (CN) Bodo (Sask.) et Bodo (Alb.) Décision du 16 nov. 1983. Abandon d'un tronçon de 11,2 milles entre Cactus Lake (Sask.) et Bodo (Alb.).
 - (CN) Avonlea Décision du 28 nov. 1983. Abandon d'un tronçon de 21,64 milles entre Parry et Avonlea (Sask.).

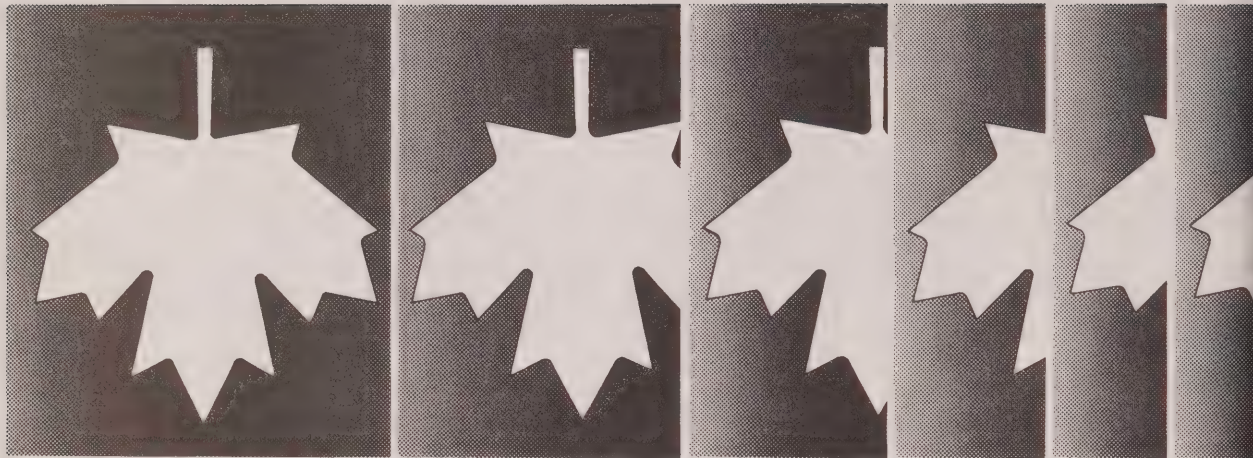
1983

- Subdivision**
- (CN) Flin Flon Décision du 11 août 1983. Abandon de l'exploitation d'un tronçon de 0,10 mille le long de Church St. et de 0,17 mille du prolongement de la voie, Flin Flon (Man.).
 - (CN) Chelan Décision du 6 sept. 1983. Poursuite de l'exploitation d'un tronçon de 12,87 milles entre Reserve et Weekes (Sask.).
 - (CP Rail) Osoyoos Décision du 1^{er} juin 1983. Abandon de 0,3 mille entre les points milliaires 10,7 et 11,0 le 30 juin 1983.

Décisions en suspens

- Subdivision**
- (CN) Erwood Requête entendue le 21 avril 1983; fait suite à l'audience du 16 sept. 1982. Tronçon de 49,15 milles entre Baden (Man.) et Hudson Bay (Sask.).
 - (CP Rail) Requête entendue les 7 et 8 sept. 1983. Tronçon de 18,3 milles entre Hayward et Lake Cowichan (C.-B.).

Division de l'Ouest	97
Comité des transports par chemin de fer	98
Comité des transports aériens	125
Comité des transports par eau	127
Comité des transports par véhicule à moteur	134
Comité de révision	135
Direction de la recherche	148



Le dernier rapport annuel indiquait que cet appel était en instance en 1982 et il l'était toujours à la fin de 1983.

R. & G. *Milk Trucking Co. Ltd. c. la C.C.T.*
à la Cour fédérale une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision du comité, autorisation qui lui a été accordée le 21 juin 1983.

Cet appel était en instance à la fin de 1983.

d'Appel **Dossiers 83-A-348** **A-682-83**

Dans sa décision n° MV-ARFAA-219, le Comité des transports par véhicule à moteur (C.T.V.M.) a décidé que certaines expéditions de lait en vrac transportées par R. & G. *Milk Trucking Co. Ltd.* n'étaient pas admissibles aux subventions prévues par le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique du fait que le lait transporté était en réalité la propriété de l'Office de commercialisation du lait du Nouveau-Brunswick (*New Brunswick Milk Marketing Board*), qui contrôle R. & G. *Milk Trucking*. Par conséquent, comme le prévoit l'alinéa 2(2h) du Règlement susmentionné, ces transports de marchandises n'étaient pas admissibles aux subventions.

Le comité a également conclu que l'émission, en mai 1982, d'actions privilégiées avec droit de vote de R. & G. *Milk Trucking* avait provoqué un changement de contrôle *de jure*, mais que le contrôle *de facto* relevait toujours de l'Office de commercialisation du lait. Le transporteur avait alors reçu l'ordre de rembourser à la Commission les subventions versées au cours de la période d'inadmissibilité.

cluait donc que la Commission avait mal interprété la loi en décidant que le permis de transport de Spérbel ne l'autorisait pas à effectuer les mouvements de marchandises pour lesquels elle réclamait des subventions.

Le Rapport annuel de 1982 faisait mention de cet appel qui était en instance à la fin de 1983.

Desvraco Inc. c. C.C.T.
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 82-A-354
A-118-83

Une requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision du Comité des transports par véhicule à moteur (C.T.V.M.) a été accordée le 6 décembre 1982. Le C.T.V.M. avait refusé certaines demandes de subventions présentes par *Desvraco Inc.* conformément à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. La décision invoquait comme motif que les demandes avaient trait au transport de marchandises qui, pendant le transport même, appartenaient encore à la compagnie Les Industries Georges Deschênes Ltée, société contrôlant *Desvraco*. Le transport de ces marchandises était donc jugé inadmissible aux termes de l'alinéa 2(2)h) du Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique. La question en litige est celle de savoir si le comité a commis une erreur de droit dans son interprétation du règlement susmentionné en statuant comme il l'a fait sur les rapports entre les sociétés Les Industries Georges Deschênes Ltée et *Desvraco Inc.*

Transports Spérbel Inc. c. la C.C.T.
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 82-A-332
A-98-83

Le 6 décembre 1982, la Cour a autorisé *Transports Spérbel Inc.* à interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur (C.T.V.M.) le 18 décembre 1981 et confirmée par une décision du Comité de révision. La Commission avait rejeté certaines demandes de subventions déposées par *Transports Spérbel Inc.* sur le motif que cette dernière ne détenait pas, de la Commission des transports du Québec, le permis requis pour effectuer le transport des marchandises pour lesquelles elle avait déposé lesdites demandes de subventions. *Spérbel* était effectivement détenteur d'un certificat émis en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises et du Règlement connexe la rendant éligible à recevoir, sous réserve de certaines conditions, des subventions pour ses opérations de camionnage.

Spérbel affirme qu'il appartenait aux autorités provinciales, et non à la C.C.T., de se prononcer sur la portée d'un permis de transport détenu par un transporteur certifié en vertu de la Loi fédérale. *Spérbel* a également fait valoir qu'un jugement de la Cour des Sessions de la Paix (tribunal provincial de juridiction non couvrant la compagnie non couvrant les opérations de transport qu'elle effectuait, constituait une expression d'approbation suffisante de la part des autorités provinciales quant à la portée dudit permis. *Spérbel* con-

dans lequel cette compagnie affirme que la modification du permis de *Federal Express* portera préjudice à l'industrie canadienne existante des messageries et que la décision ne sert pas l'intérêt public.

Postes Canada c. Federal Express Co. et la C.C.T.
Cour fédérale — Division d'appel
Dossier 83-A-379

Il s'agit ici de la requête en autorisation d'interjeter appel de la décision n° 7700 rendue le 25 octobre 1983 par le Comité des transports aériens (C.T.A.) et mentionnée dans l'affaire *Loomis Courier Service Co. c. Federal Express Co.*

Postes Canada soutient que le comité a mal interprété la loi en décidant que *Federal Express* avait satisfait au critère de commodité et de nécessité publiques et que, ce faisant, le comité s'était appuyé sur un principe erroné, contraire aux témoignages et au poids des témoignages présentés à l'audience.

Postes Canada a également interjeté appel en la matière auprès du ministre des Transports. La requête en autorisation d'interjeter appel adressée à la Cour fédérale était en instance à la fin de 1983.

Spérbel affirme qu'il appartenait aux autorités provinciales, et non à la C.C.T., de se prononcer sur la portée d'un permis de transport détenu par un transporteur certifié en vertu de la Loi fédérale. *Spérbel* a également fait valoir qu'un jugement de la Cour des Sessions de la Paix (tribunal provincial de juridiction non couvrant la compagnie non couvrant les opérations de transport qu'elle effectuait, constituait une expression d'approbation suffisante de la part des autorités provinciales quant à la portée dudit permis. *Spérbel* con-

Aviation Portneuf Ltée c. La Reine
Cour fédérale — Division d'appel
Dossier T-1058-83

Le 6 mars 1981, le Comité des transports aériens (C.T.A.) a rendu la décision n° 6376 suspendant le permis d'Aviation Portneuf Ltée. Le transporteur a déclaré son intention d'en appeler (C.T.A.) a décidé, par ordonnance n° 1983-A-194, de suspendre le permis 2248/73(c) de *Soundair* pour une période de 14 jours. La *Soundair* exploitait des vols d'affrètement depuis Vancouver (C.B.) sans imposer de taxes de mise en place, ce qui était contraire aux exigences du Règlement sur les taxes de mise en place de la classe 4 aux termes de la Loi sur l'aéronautique, et aussi que la compagnie et les besoins du public exigeaient cette suspension.

Par les ordonnances n° 1981-A-225 et n° 1981-A-283, le comité a refusé d'accorder la suspension de cette décision et cette mesure a été confirmée par le Comité de révision le 28 juillet 1981. Le 29 avril 1982, à la suite de l'appel interjeté, le ministre des Transports a ordonné le rétablissement du permis d'Aviation Portneuf Ltée.

La compagnie aérienne a alors entamé une action devant la Division de première instance de la Cour fédérale en vue de réclamer des dommages et intérêts à la Couronne pour la perte de recettes encourue pendant l'année de suspension de son permis. Dans ce cas, la question fondamentale consiste à déterminer si une action en dommages et intérêts contre la Couronne constitue un recours dont peut se prévaloir Aviation Portneuf. La cause était en instance à la fin de 1983.

Soundair Co. c. la C.C.T.
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 83-A-347
A-1077-83

Le 20 avril 1983, après que la requérante eut été sommée de présenter des justifications, le Comité des transports aériens (C.T.A.) a décidé, par ordonnance n° 1983-A-194, de suspendre le permis 2248/73(c) de *Soundair* pour une période de 14 jours. La *Soundair* exploitait des vols d'affrètement depuis Vancouver (C.B.) sans imposer de taxes de mise en place, ce qui était contraire aux exigences du Règlement sur les taxes de mise en place de la classe 4 aux termes de la Loi sur l'aéronautique, et aussi que la compagnie et les besoins du public exigeaient cette suspension.

Soundair a interjeté appel de cette ordonnance en invoquant qu'aucune preuve n'avait été fournie au comité pour justifier que *Soundair* avait omis d'imposer les taxes de mise en place et que, si ces preuves existaient, on n'avait pas permis à *Soundair* d'en prendre connaissance. *Soundair* soutient également que le comité a mal interprété la loi et a dépassé le cadre de sa compétence en essayant d'imposer à *Soundair* le fardeau de prouver qu'elle n'avait pas enfreint les règlements régissant son permis.

Le 20 juin 1983, la Cour fédérale a autorisé *Soundair* à en appeler de l'ordonnance et cet appel était en instance à la fin de l'année.

Loomis Courier Service
Ltd. c. Federal Express Co.
Cour fédérale — Division d'appel
Dossier 83-A-380

L'affaire découle de la décision n° 7700 rendue par le Comité des transports aériens (C.T.A.) le 25 octobre 1983 et qui modifiait les permis de *Federal Express Co.* en vue d'étendre son service de courrier international. *Loomis Courier Service*, compagnie canadienne, a présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision conformément au paragraphe 64(2) de la Loi nationale sur les transports et la requête soumise à la Cour fédérale était en instance à la fin de 1983.

1. Le comité a mal interprété le critère de commodité et de nécessité publiques énoncé au paragraphe 16(3) de la Loi sur l'aéronautique. *Loomis* prétend qu'une requête en modification doit, en effet, fournir la preuve que la commodité et la nécessité publiques seront l'une et l'autre servies et non pas que l'une le sera à l'exclusion de l'autre.

2. Le comité a mal interprété la loi en appliquant les preuves apportées à l'audience au critère approprié qu'il fallait respecter pour pouvoir modifier les permis de *Federal Express*.

3. La décision n'était pas appuyée sur des preuves.

Loomis a également déposé un avis d'appel de la décision n° 7700 devant le ministre des Transports, conformément à l'article 25 de la Loi nationale sur les transports,

CP Ltée c. la C.C.T. Cour fédérale — Division d'appel

Dossiers A-245-83

83-A-317

Aux termes de l'ordonnance n° R-34836 du 28 janvier 1983, le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) ordonnait à CP Ltée de capitaliser le coût des tra-

vaux effectués par la compagnie dans le cadre du Programme de révision et de remise à neuf des locomotives au cours de 1982 et des années subséquentes, si ce coût dépassait 100 000 \$ ou 10 pour cent du coût d'une nouvelle locomotive du même type et de la même classe. Cette directive découlait de l'article 1307 de la Classification uniforme des comptes des sociétés ferroviaires, lequel confère au comité le pouvoir d'ordonner à un transporteur d'utiliser des minimums autres que ceux établis à l'article 1307. Cette affaire a donné lieu à une audience publique présidée par le commissaire R.J. Orange, nommé en vertu de l'alinéa 19(1b) de la Loi nationale sur les transports. Le comité a adopté le rapport du commissaire Orange.

CP Ltée a déposé une requête en autorisation d'interjeter appel en vertu du paragraphe 64(2) de la Loi nationale sur les transports et afin d'obtenir la révision et l'annulation de l'ordonnance en vertu de l'article 28 de la Loi sur la Cour fédérale. La Cour fédérale d'interjeter appel et les deux requêtes ont été groupées.

Voici les principaux motifs d'appel invoqués par CP Ltée:

1. Les dispositions de l'ordonnance n° R-34836 dépassent les pouvoirs et la compétence du C.T.C.F.

Il s'agit ici d'une requête en autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-35480 du Comité des transports par chemin de fer, rendue le 5 août 1983. Cette ordonnance autorisait le CN à construire une deuxième voie principale dans la subdivision

Chef Edwin Burnstick et al.; bande des Indiens Paul c. la C.C.T. et le CN Cour fédérale — Division d'appel Dossier 83-A-366

Cet appel était en instance à la fin de l'année 1983. Les terres étaient plus le stationnement, elles n'avaient pas de quence, et qu'il n'y avait pas de droits existants fixés par traité. Comme c'était le Ministère qui avait compétence en matière de routes et qu'il n'avait élevé aucune objection à la construction du croisement, le comité a conclu que celui-ci pouvait être autorisé.

Edson, en Alberta, qui croiserait une réserve de route non ouverte situées sur des terres détenues par le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien au profit et à l'usage de la bande des Indiens Paul. Les appelants soutiennent que le comité n'avait pas compétence en la matière aux termes de la Loi sur les chemins de fer. Le comité a justifié sa décision d'autoriser le passage à niveau sur la conclusion que la réserve de route non ouverte constituait une "voie publique existante" au sens des articles 196 et 197 de la Loi sur les chemins de fer. Le comité a également décidé que bien que l'usage de ce passage à niveau soit réservé aux Indiens et aux autres personnes vivant légalement sur les réserves, ce passage avait un caractère "public". La compétence du comité en vue d'autoriser la traversée de terres indiennes est également en cause. Les terres en question ont été remises au gouvernement, mais la clause "habendum" de l'accord limitait l'intérêt du gouvernement à la tenue en fiducie des terres en vue de leur vente. Le comité a conclu que le renoncement à ces terres était absolu et, qu'en conséquence, elles n'avaient plus le statut de terres réservées aux Indiens et qu'il n'y avait pas de droits existants fixés par traité. Comme c'était le Ministère qui avait compétence en matière de routes et qu'il n'avait élevé aucune objection à la construction du croisement, le comité a conclu que celui-ci pouvait être autorisé.

était en instance.

CP Ltée a fait valoir que la Commission n'avait ni la compétence, ni l'autorité statutaire requises pour ordonner la franchise d'utilité publique. La question principale porte sur l'interprétation du décret du conseil C.P. 1959-569 qui suspendait certains frais de surestaries et de l'ordonnance n° 97881 de l'ancienne Commission qui limitait la suspension des surestaries au grain entreposé dans les éleveurs terminus publics et semi-publics.

CP Ltée soutient également que la différence de traitement existant entre les éleveurs terminus disposant d'un permis et la *Columbia Containers* ne créait, ni ne pouvait créer, de désavantage indu ou déraisonnable tel qu'envi-sagé par le paragraphe 23(3) de la Loi nationale sur les transports, étant donné que la différence des frais de surestaries était établie par le décret du conseil et l'ordonnance de l'ancienne Commission précités.

Cet appel était en instance à la fin de 1983.

CP Ltée c. la C.C.T. Cour fédérale — Division d'appel Dossiers 82-A-55 A-1259-82

Le Rapport annuel de 1982 fait mention de cet appel. L'affaire a trait à la décision du Comité des transports par chemin de fer rendu le 7 mai 1982. Le comité n'a pas permis à la compagnie ferroviaire de faire valoir ses coûts d'acquisition (coûts d'immobilisations et d'amortissement) concernant les actifs fournis par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies

aux fins de fixer des subventions ou des tarifs conformément à la Loi sur les chemins de fer. Le comité a soutenu que s'il permettait que de tels coûts influent sur le système de calcul des prix de revient sans prévoir des rajustements subséquents aux fins des subventions et à toutes autres fins que le comité juge appropriées, il s'ensuivrait que le gouvernement serait facturé, en vertu d'un programme, pour des frais qu'il aurait déjà acquittés dans le cadre d'un autre programme.

CP Ltée soutient que le comité s'est mal orienté et s'est aussi laissé influencer par des considérations sans pertinence dans son interprétation des articles applicables de la Loi sur les chemins de fer et du Règlement sur l'établissement de prix de revient ferroviaires. La compagnie ferroviaire estime que l'article 252 et les articles suivants de la Loi sur les chemins de fer l'autorisent à être remboursée des pertes effectives résultant de l'exploitation des embranchements non rentables que la compagnie est tenue d'exploiter, et n'ont pas pour objet de déterminer les questions de propriété des actifs. Selon la compagnie, le fait que ce soit le gouvernement fédéral qui ait fourni ces actifs n'entre pas en ligne de compte.

La demande de CP Ltée en autorisation d'interjeter appel a été agréée et cet appel était en instance à la fin de 1983.

CP Ltée c. la C.C.T. Cour fédérale — Division d'appel Dossiers 83-A-340 A-1471-83

Cet appel découle de l'autorisation accordée à CP Ltée le 27 septembre 1983.

En novembre 1982, CP Ltée a démolit et enlevé un de ses bâtiments connus sous le nom de gare de Toronto-Ouest. Le Comité des transports par chemin de fer a tenu une audience publique afin de déterminer s'il avait compétence en la matière et, dans sa décision rendue le 28 avril 1983, il a statué que la gare de Toronto-Ouest était une "gare de chemin de fer" au sens de la Loi sur les chemins de fer et que son abandon était régi par la procédure décrite à l'article 119.

Le comité a conclu que CP Ltée avait effectué l'enlèvement de la gare sans avoir obtenu l'autorisation du comité ou une exemption de sa part. Les dispositions de la Loi sur les chemins de fer ont donc été violées et le comité a demandé que CP Ltée soit poursuivie.

L'argument principal invoqué par CP Ltée dans son appel est que le comité a mal appliqué la loi lorsqu'il a décidé que l'article 119 exigeait de CP Ltée qu'elle obtienne une autorisation avant d'enlever la gare.

Cet appel était en instance à la fin de 1983.

La *Arctic Grain Ltd.* a déclaré que ses exportations de criblures de grain sont exemptes des frais de surestaries comme le "grain". L'appel était en instance à la fin de 1983.

CP Ltée c. la C.C.T. et la Columbia Containers Ltd.
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 83-A-342
A-1203-83

Le 5 août 1983, CP Ltée a été autorisée à interjeter appel de la décision du Comité des transports par chemin de fer rendue le 14 avril 1983, qui ordonnait à CP Ltée de modifier ses tarifs de surestaries afin d'accorder à la *Columbia Containers Ltd.* une franchise illimitée à l'égard de l'utilisation des wagons pour certains grains figurant en annexe 1 de la Loi sur les grains du Canada.

La *Columbia Containers* exploite une installation à Vancouver (C.-B.) où elle reçoit, par voie ferrée, des chargements de grain qui sont contenue en vue de leur exportation par voie maritime. Cependant, cette compagnie ne détient pas de permis à titre de titulaires d'un permis, alors que la *Columbia Containers* ne jouissait que d'une franchise de cinq jours avant d'être passible de surestaries. À la requête de la *Columbia Containers*, conformément à l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, le comité a décidé que les surestaries imposées à cette compagnie étaient préjudiciables et devaient être supprimées.

nuer d'imposer des surestaries. Elle interdisait également à la *Continental* d'interjeter appel d'une décision rendue le 30 juin 1981 par le comité des transports par chemin de fer dans l'affaire de la *Arctic Grain Ltd.*, et confirmée par le comité de révision le 16 octobre 1981. La décision prise à l'égard de cette dernière stipulait que les exportations de criblures de grain, sous quelque forme que ce soit, n'étaient pas dispensées des frais de surestaries.

La *Continental* a fait valoir que le décret du conseil C.P. 1959-569 et l'ordonnance de la Commission n° 97781 exemptaient des frais de surestaries le grain, y compris les criblures, destinées à l'exportation et entreposées dans des éleveurs publics et semi-publics.

Arctic Grain Ltd. c. la C.C.T. et le CN
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 83-A-334
A-1384-83

Cet appel a trait à l'ordonnance n° R-34908 du Comité des transports par chemin de fer, la même que dans l'affaire *Continental Grain* mentionnée précédemment. À cause de la ressemblance de ces deux affaires et du fait que les raisons de faire appel sont les mêmes, les requêtes en autorisation d'interjeter appel ont été présentées en même temps et ont été accordées toutes les deux le 9 septembre 1983.

(C.-B.), qui n'est pas exporté par mer depuis le port de Vancouver mais est expédié par voie ferrée depuis Vancouver jusqu'à Seattle (Washington), peut bénéficier du tarif marchandises statutaire fixe de la Loi sur les chemins de fer. Les appels interjetés par le CN et par CP Ltée ont été groupés par ordonnance de la Cour d'appel fédérale le 3 octobre 1983. Le CN a déposé un avis de retrait de son appel, le 20 décembre 1983, et CP Ltée a exprimé son intention d'en faire autant.

Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la C.C.T.C. et le CN
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 83-A-330
A-1381-83

Il s'agit d'un appel de l'ordonnance n° R-34908 du Comité des transports par chemin de fer, rendue le 28 février 1983, conformément au paragraphe 64(2) de la Loi nationale sur les transports. Cette ordonnance portait sur un litige entre la *Continental Grain Co. (Canada) Ltd.* et le CN au sujet de la responsabilité de l'exportation de criblures de grain, ainsi que de la décision de la compagnie ferroviaire de refuser certains services de déchargement à la *Continental* tant que cette compagnie ne garantirait pas le paiement des surestaries.

L'ordonnance faisant actuellement l'objet de cet appel ordonnait au CN de continuer à desservir la *Continental* conformément à l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer et autorisait le CN à conti-

Appels en instance en 1983

CN c. La Ville de

Drumheller et Century

Coals Ltd.;

CP Liée c. La Ville de

Drumheller et Century

Coals Ltd.

Cour suprême du Canada

17499 (CP)

Dans son ordonnance

n° WDR-00534 du 23 octobre

1981, le Comité des transports par

chemin de fer (C.T.C.F.) a

ordonné l'abandon de 14 km de

voie entre Rosedale et East

Coule (Alb.).

La ville de Drumheller et la

Century Coals Ltd. ont présentée

une requête en autorisation d'in-

terférer appel de cette ordonnance

devant la Cour d'appel fédérale.

Leur principal argument était que

la C.T.C.F. n'avait pas compétence

puisqu'un accord intervenu entre

les compagnies ferroviaires pres-

crivait non seulement la construc-

tion mais l'exploitation à perpé-

tuité de l'embranchement. Cet

accord avait été confirmé par la

suite par une loi spéciale du

Parlement du Canada, que la

Commission n'était pas habilitée à

modifier ou à révoquer. Les appe-

lantes ont soutenu qu'en vertu de

l'article 2 de la Loi sur les che-

mins de fer, la loi spéciale primait

sur les articles 253 et 254 de la

première loi.

Dans une décision rendue le

9 décembre 1982, dont le juge en

chef s'est dissocié, la Cour fédé-

rale a fait droit aux arguments

des appelantes. Elle a affirmé que

l'intention de la Loi spéciale, qui

confirmait l'accord intervenu

entre les compagnies ferroviaires,

était bien que l'embranchement

soit exploité à perpétuité. La Loi

avait imposé au CN et à CP Liée

une entente statutaire, soit une

obligation d'exploiter le tronçon à

perpétuité en échange d'une

garantie, donnée par le gouverne-

ment, des obligations du CN

nécessaires à la construction du

tronçon.

En outre, la Cour a statué que la

Loi spéciale et les articles 253 et

254 de la Loi sur les chemins de

fer traitaient du même sujet mais

présentaient des contradictions.

De ce fait, la première loi devait

primer sur l'autre. Les obligations

créées par la Loi spéciale avaient

donc un caractère statutaire plu-

tôt que contractuel, de sorte

qu'elles ne pouvaient être modi-

fiées que par une loi. La Cour a

donc statué que la Commission

n'avait pas compétence pour ren-

dre l'ordonnance et a fait droit à

l'appel.

Les compagnies ferroviaires ont

présenté une requête en

autorisation d'interférer appel

de la décision de la Cour d'appel

fédérale devant la Cour suprême

du Canada et, le 7 février 1983, la

Cour a fait droit à cette requête.

L'affaire était en instance à la fin

de 1983.

District Municipal n° 34

d'Acadia c. CN

Cour fédérale — Division

d'Appel

Dossiers 82-A-370

A-795-83

Cette affaire, mentionnée dans le

Rapport annuel de 1982, consis-

tait en une requête en autorisa-

tion d'interférer appel. L'autorisa-

tion a été accordée le 7 avril

1983.

Il s'agit d'un appel de l'ordon-

nance n° WDR-00884, rendue le

28 septembre 1982, qui ordonnait

au CN d'abandonner l'exploitation

d'une partie de son service dans

la subdivision Acadia Valley en

Alberta.

Au départ, la subdivision Acadia

Valley était protégée par une

ordonnance d'interdiction du gou-

verneur en conseil que celui-ci a

cependant révoquée le 18 septem-

bre 1980—C.P. 1980-2515. Le CN

a alors demandé à la Commission

l'autorisation d'abandonner une

partie du service.

Les requérantes ont soutenu que

le comité n'avait pas compétence

pour entendre la demande de la

compagnie ferroviaire parce que

l'article 258 de la Loi sur les che-

mins de fer, qui autorise le gou-

verneur en conseil à interdire

l'abandon de certains embranche-

ments, ne lui donne pas l'autorité

nécessaire pour révoquer une

ordonnance d'interdiction. L'aff-

faire était en instance à la fin de

1983.

CP Liée c. la C.C.T.

Cour fédérale — Division

d'Appel

Dossiers 83-A-320

A-1109-83

Pour l'essentiel, cet appel est le

même que celui du CN c. la

C.C.T. et *Prairie Mail (Canada)*

Ltd. résumé précédemment sous

la rubrique "Appels retirés en

1983". Il s'agissait, dans les deux

cas, d'appels fait de la décision n

WDR-1983-01 du Comité des

transports par chemin de fer.

La question en litige est celle de

savoir si le comité a mal inter-

prété la loi en décidant que le

transport du malt d'orge depuis

Biggar (Sask.) jusqu'à Vancouver

Appels retirés en 1983

CN c. la C.C.T. et *Prairie Mall (Canada) Ltd.*
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 83-A-321
A-1107-83

Il s'agit ici d'un appel de la décision n° WDR-1983-01 du Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) daté du 3 février 1983.

Dans cette décision, le comité a agréé la requête de *Prairie Mall (Canada) Limited* en autorisation d'interjeter appel d'une augmentation de tarifs du CN applicable au transport du malt de *Prairie Mall* destiné à l'exportation. Le malt en question était transporté par voie ferrée depuis Biggar (Sask.) jusqu'à Vancouver (C.-B.) pour être conteneurisé; il était ensuite exporté par voie de terre jusqu'à Seattle (Washington) et de là, exporté par voie de mer.

La question préliminaire de droit soulevée était de savoir si les exportations de malt étaient assujetties au taux de transport statutaire fixé par le paragraphe 27(2) de la Loi sur les chemins de fer. Le comité a répondu par l'affirmative et a donc décidé qu'un taux de palier ajouté par le CN au tarif marchandises statutaire était illégal.

L'argument invoqué par le CN est que le tarif marchandises statutaire n'était pas applicable puis-que le malt ne quittait pas le port de Vancouver par mer. La Cour fédérale a autorisé le CN, le 28 juin 1983, à interjeter appel. Toutefois, le CN a déposé, le 20 décembre 1983, un avis d'abandon qui mettait un terme à l'affaire.

Ontario Central Airlines Ltd. et Calm Air International Ltd. c. Ellair Ltd. et la C.C.T.
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 81-A-358
A-224-82

Le Rapport annuel de 1982 mentionnait que cette affaire consistait en une requête en autorisation d'interjeter appel. Cette requête a été agréée par la Cour d'appel fédérale le 2 mars 1982.

L'appel a été suscité par une ordonnance du Comité des transports aériens (C.T.A.) rendue le 12 novembre 1981, qui accordait à *Ellair Ltd.* un permis temporaire de classe 4 pour l'exploitation de services au moyen d'aéronefs à ailes fixes du groupe D depuis une base située à Thompson (Man.). L'appel de l'*Ontario Central Airlines Ltd.* et de *Calm Air International Ltd.* était basé sur le fait que l'ordonnance avait été rendue sans qu'elles en soient avisées et que leur droit de se faire entendre sur la question, en tant que parties intéressées, leur avait été de ce fait refusé.

Par la suite, le C.T.A. a examiné la demande officielle de permis présentée par *Ellair* et a décidé qu'il ne convenait pas de donner un caractère permanent à l'autorisation temporaire accordée à *Ellair*. Comme cette décision du comité dépourillait l'appel de toute signification, un avis de retrait a été déposé auprès de la Cour fédérale, le 6 août 1983, avec l'accord de toutes les parties.

Le 2 février 1982, la Division de première instance a opposé un refus à la motion affirmant que le but d'une suspension est de préserver le "status quo" jusqu'à ce que les droits de la requérante puissent être déterminés et que, dans le cas d'espèce, l'ordonnance assurait ce résultat.

Le 19 mars 1982, la Cour d'appel fédérale a autorisé l'appel sur les points suivants :

- 1) La C.C.T. avait-elle compétence en vertu de l'article 10 de la Loi sur l'aéronautique pour rendre une ordonnance de ne pas faire; et
- 2) La Commission avait-elle commis une erreur de droit en statuant que les programmes offerts étaient contraires aux dispositions du paragraphe 112(10) du Règlement sur les transporteurs aériens?

La Cour a entendu l'appel de Nordair le 1^{er} juin 1983 à Ottawa et, par deux voix contre une, a décidé de le rejeter. La majorité a décidé que la Commission avait compétence pour rendre une ordonnance de ne pas faire et que les programmes se ramenaient à des réductions de prix ou à des concessions entraînant des frais de transport différents des tarifs en vigueur. Dans son avis de dissidence, le juge Heald a déclaré que les programmes ne donnaient pas lieu à offres de coupons avaient trait au coût du transport au sol et non au transport aérien.

tice naturelle avaient été violées à plusieurs reprises. Cette motion a été rejetée par le comité et l'audience a été suspendue en attendant le résultat du recours intenté par le CN auprès de la Cour fédérale.

Le CN a présenté des demandes de révision judiciaire en vertu des articles 18 et 28 de la Loi sur la Cour fédérale. Le CN a également présenté une requête en autorisation d'interjeter appel en vertu du paragraphe 64(2) de la Loi nationale sur les transports.

Le 17 août 1983, à une audience de la Division de première instance de la Cour fédérale à Ottawa, le juge Addy a rejeté la requête présentée en vertu de l'article 18 en invoquant le fait que la Division de première instance n'avait pas compétence en la matière. La requête en autorisation d'interjeter appel conformément au paragraphe 64(2) de la Loi nationale sur les transports et celle invoquant l'article 28 ont été entendues par un panel de trois juges de la Cour d'appel, le 1^{er} septembre 1983, à Halifax. La requête en autorisation d'interjeter appel a été entendue la première et rejetée. À la suite de la motion d'un des intervenants, la *Halifax-Dartmouth Port Development Commission*, la demande de révision en vertu de l'article 28 présentée par le CN a été annulée. La Cour a déclaré qu'il n'y avait aucune preuve d'un déni de justice.

L'enquête publique a repris à Montréal en septembre et novembre 1983 et doit se poursuivre en janvier 1984.

Okanagan Helicopters Ltd., Wescan Resource Equipment Ltd. et The Resource Service Group Ltd. c. la C.C.T. et Sealand Helicopters Ltd. **Cour suprême du Canada** **Dossier 17482**

Le Rapport annuel de 1982 de la Commission a fait mention de cette cause. Le 24 décembre 1982, la Cour fédérale d'appel a rejeté l'appel interjeté de l'ordonnance rendu le 7 octobre 1982, qui exigeait de la part des participants au changement de contrôle de la *Okanagan Helicopters Ltd.* qu'ils produisent un avis de changement de contrôle conformément aux dispositions des articles 21 et 22 du Règlement sur les transporteurs aériens. La Cour a statué que la signification donnée au terme "contrôle" est une question de droit, mais qu'au sens de la Loi sur l'aéronautique et du Règlement sur les transporteurs aériens, c'est une question de fait.

La Cour a statué, en outre, que le terme "contrôle" dans l'article du Règlement sur les transporteurs aériens et l'alinéa 14(1) de la Loi sur l'aéronautique doit se voir attribuer un sens plus global que l'expression "contrôle juridique" ou "de jure", il doit comprendre la notion de contrôle "effectif" ou "de facto" qui se détermine d'après l'étendue du contrôle que confère la possession de moins de la majorité des actions avec droit de vote d'une compagnie.

Le 8 février 1983, la requête de la *Okanagan Helicopters Ltd.* en autorisation d'interjeter appel auprès de la Cour suprême du Canada a été refusée.

Nordair Ltée — Nordair Ltd. c. la C.C.T.
Cour fédérale — Divisions de première instance et d'appel
Dossiers 82-T-306
A-313-82

Le 14 janvier 1982, le Comité des transports aériens (C.T.A.) a rendu une ordonnance "ex parte" sommant Nordair de cesser d'offrir ses programmes publicitaires de primes, sous forme de limousines de luxe et de voitures Tilden, liés à l'achat de billets de la compagnie. Le comité a fondé son ordonnance sur le fait que ces programmes n'étaient que des moyens de réduire les prix, entraînant des frais de transport différents des tarifs en vigueur du transporteur, sans l'approbation préalable du comité. L'ordonnance en question est, par la suite, devenue une ordonnance de la Cour fédérale, conformément à l'article 61 de la Loi nationale sur les transports.

Nordair a présenté à la Cour fédérale une requête en autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance, soutenant que celle-ci aurait des répercussions importantes sur la façon dont l'industrie du transport aérien peut promouvoir ses affaires. La compagnie a simultanément déposé une motion auprès de la Division de première instance portant suspension de l'ordonnance et de son exécution en attendant les résultats de son appel. Nordair alléguait qu'elle subirait des torts considérables et irrémédiables si la Cour ne faisait pas droit à sa motion, étant donné que les programmes en question étaient déjà en cours.

Appels tranchés en 1983

CP Ltée c. la C.C.T.
Cour fédérale — Divisions de première instance et d'appel
Dossiers T-1883-83
A-1301-83

Le Comité des transports par che-

min de fer (C.T.C.F.) a nommé

deux agents en vertu de l'article

226 de la Loi sur les chemins de

fer qu'il a chargés de mener une

enquête sur les causes de l'acci-

dent d'un train de voyageurs de

VIA Rail qui s'est produit le

23 mars 1983 sur la ligne de CP

Ltée près de Red Deer (Alb.).

Avant même de recevoir le rap-

port des enquêteurs, le comité

avait émis un avis d'audience

publique sur l'accident. Cet avis

faisait état de l'intention du

comité d'entendre la déposition

des enquêteurs et de remettre

ensuite l'affaire à une date ulté-

rieure pour entendre celle des

autres parties.

CP Ltée s'est opposée à cette

audience en invoquant le fait que

le comité n'avait pas compétence

pour agir et que la tenue d'une

telle audience constituerait la

dégradation des principes de la

justice naturelle. CP Ltée a donc

demandé à la Division de pre-

mière instance de la Cour fédé-

rale d'interdire l'audience et

annulerait les décisions anti-

érieures du comité. L'audience a

été remise en attendant l'issue de

la requête.

Les principales allégations de CP

Ltée était les suivantes:

(1) ni la Commission ni le comité

n'avaient compétence pour

réception d'un rapport d'accident,

allant de l'adoption pure et simple

du rapport à la poursuite de l'en-

quête au cours d'audiences publi-

ques ou à huis-clos de la manière

et dans la mesure que le comité

jugé souhaitable. La Cour d'appel

a conclu, comme l'avait fait la

Division de première instance,

que les parties intéressées avaient

bénéficié d'un temps de prépara-

tion suffisant pour aborder les

litiges découlant de l'accident et

de l'enquête subséquente. Finalement, il a été arrêté que le comité

avait également compétence pour

décider si des ordonnances ou

des règlements nouveaux

devraient être adoptés à la

lumière des circonstances de l'ac-

cident révélées par l'enquête.

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du

judgement

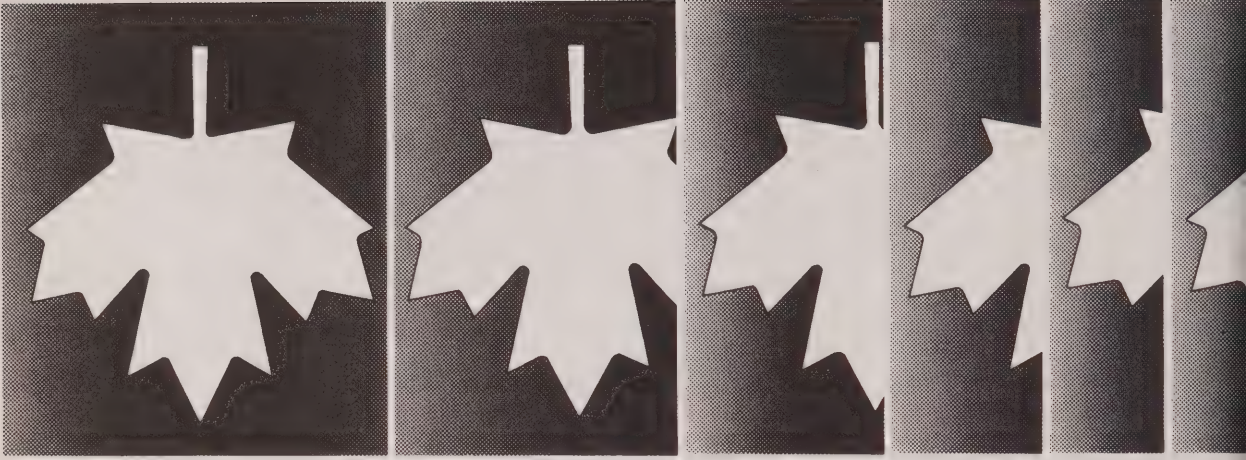
CP Ltée a fait appel du jugement

devant la Cour d'appel fédérale

et, le 1^{er} novembre 1983, sa

requête a été rejetée à l'unanimité

par la Cour. Dans les raisons du



C.T.C.F., sur les règlements de la C.T.C.T. concernant la manœuvre inter-service de trafic-marchandises entre les compagnies canadiennes de chemin de fer. Un avis public invitant les parties intéressées à présenter un mémoire a été publié en juin 1983 et un total de 56 mémoires ont été reçus. Un rapport résumant leur contenu devrait être présenté au début de 1984.

Section des études de l'exploitation

Cette section tient à jour une banque de données exhaustive destinée à aider la direction et d'autres directions et comités à publier des rapports annuels sur le volume des données et à fournir des données en réponse à des demandes émanant de sources extérieures à la Commission. Elle étudie également la circulation et les modèles de transport, les prix de transport et les incidences des coûts de transport sur l'économie canadienne.

La banque de données des études de l'exploitation porte sur plusieurs années. Ces données comprennent notamment les mouvements ferroviaires au Canada et entre le Canada et les États-Unis ainsi que les transports routiers de l'Atlantique et à partir de celles-ci. Elles ont été consultées dans 25 cas différents à la suite de demandes qui émanaient d'organismes tels que la Commission, les ministères fédéraux et provinciaux, les compagnies ferroviaires canadiennes, les députés et les compagnies canadiennes et américaines d'experts-conseils. Entre temps, l'élargissement de la base de données ferroviaires se poursuit et une année supplémentaire

de données relatives au transport routier dans les provinces de l'Atlantique est en cours de traitement. La section a déterminé les niveaux minimums des taux compensatoires pour les produits du Canada et un groupe de travail interministériel, une étude du projet de loi par les comités de la Chambre des communes et du Sénat, et l'application des parties de la loi ayant trait aux taux.

Et la seconde à la fin de décembre.

Également en 1983, le personnel de la section a participé à un examen de la méthode de calcul des taux compensatoires minimums pour aider un groupe de travail d'un sous-comité du C.T.C.F. Il a aussi participé aux activités d'un groupe d'étude interministériel chargé d'examiner les répercussions des changements possibles des structures des tarifs marchandises applicables au transport de l'huile et du tourteau de colza à l'est de Thunder Bay et d'Armstrong (Ont.).

Section des études des tarifs

Cette section fournit l'aide technique spécialisée requise par la division pour s'acquitter de son mandat. Cette fonction couvre l'analyse, la vérification, la documentation et les rapports concernant les tarifs marchandises et voyageurs ainsi que leurs conditions de transport.

Outre sa participation à la présentation de projets en cours que totalité des sections en 1983, les employés de la section ont participé directement à de nombreux projets interministériels ainsi qu'à d'autres projets de la Commission.

Activités — contrôle des tarifs

Exercice se terminant le	1982	1983
Total des tarifs marchandises déposés par les chemins de fer	50 818	51 167
Total des tarifs de messageries ferroviaires déposés	4 555	5 996
Total des tarifs voyageurs déposés par les chemins de fer	237	121
Total des prix convenus	729	650
Nombre de voyageurs	193	176
Prix convenus en vigueur	1 520	1 480

d'automobiles semble avoir abouti à une solution après un échange de correspondance entre la Commission, la plaignante et les transporteurs.

Le personnel de la section a participé à des audiences publiques convoquées par le comité pour déterminer la nature du versement par CN Europe de commissions à *Cast Containers, S.A.*, ayant trait au transport de conteneurs de Montréal à Chicago.

Le C.T.C.F. a émis trois ordonnances, en 1983, rejetant certains tarifs de transport de conteneurs imposés par TerraTransport qu'il a jugés non compensatoires et non conformes à l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer et ordonnant à TerraTransport de les remplacer et de soumettre de nouveaux tarifs. Ces ordonnances ont résulté d'une enquête en vertu de l'article 48 de la Loi nationale sur les transports demandée par le ministre des Transports à la suite d'une plainte déposée par *Atlantic Container Express*.

Toujours en vertu de l'article 48, la C.C.T. a été invitée à étudier les incidences et les repercussions de la déréglementation américaine du transport ferroviaire sur les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires canadiens (*Staggers Rail Act* de 1980). Le personnel de la section, nommé en vertu de l'article 81 de la Loi nationale sur les transports, s'est réuni avec les associations d'expéditeurs, les transporteurs et des représentants des gouvernements provinciaux pour entendre leurs arguments. Un rapport préliminaire doit être publié en janvier 1984; il sera suivi d'un rapport final au printemps.

Le personnel de la section effectuera actuellement une enquête du

en faveur de l'appelante. Le personnel de la section a également mené une enquête sur une demande en modification du tarif de remise présentée par *B.C. Forest Products*.

Le comité a reçu plusieurs plaintes au cours de l'année, notamment: une plainte d'*Evans Products Co. Ltd.*, relative aux négociations sur les taux de transport de bois d'exportation entre la compagnie ferroviaire et l'expéditeur; une plainte de *Balfour Forest Products Ltd.*, relative aux frais de surestaries imposés à cette compagnie par le CN pendant la grève des dockers de la Colombie-Britannique; une plainte de *Pfizer Canada Inc.*, relative au niveau des taux applicables au transport de l'acide citrique depuis Cornwall (Ont.) jusqu'à Calgary (Alb.); une plainte d'*Indusmin Ltd.*, relative au niveau des taux applicables au transport du sel de silice depuis le Midwest-ouest américain jusqu'à la région de Toronto; et une plainte de *Soulanges Industries Ltd.*, relative aux frais de location d'une voie de garage privée à Soulanges (Qué.).

En 1983, *Western Assembly Ltd.* et *Hostess Food Products Ltd.* ont demandé la médiation du comité; c'est le personnel de cette section qui a été chargé de l'affaire et, dans les deux cas, on est parvenu à un accord à la satisfaction de la société plaignante. Le premier cas avait trait au refus du CN d'adopter avec CP Rail des tarifs de transport communs à destination de l'est du Canada; quant à la seconde affaire, il s'agissait d'une confusion concernant le recours progressif à des services de conteneurs à destination de Terre-Neuve. Une plainte de l'Association canadienne des importateurs

relative sur les transports et a rendu des décisions à leur sujet. Le comité s'est prononcé en faveur de *Prairie Malt (Canada) Ltd.*, relativement aux taux applicables au transport de malt d'orge depuis l'ouest du Canada jusqu'à des points d'exportation situés sur la côte du Pacifique. Il en a fait la même (après une audience publique) dans le cas de la *Colambia Containers Ltd.*, relativement au calcul des frais de surestaries applicables au grain et aux produits céréaliers destinés à l'exportation. Il a rejeté (après une enquête publique) la requête présentée par *Crown Zellerbach Ltd.*, relatives imposées pour le transport des copeaux de bois à pâte depuis l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à la région de Vancouver. Le comité a également rejeté la requête en autorisation d'interjeter appel, présentée par la *Continental Grain Company (Canada) Ltd.*, et *Arctic Grain Ltd.*, de requêtes ayant trait à l'application de frais de surestaries pour les exportations de céréales de grain et par le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador, suite à la décision du CN de porter à un niveau compensatoire certains taux relatifs au transport jusqu'à Terre-Neuve, de grains de provende et de produits connexes.

Le comité a autorisé le retrait d'une requête de taux préférentiels de transport de pâte de bois en vertu de l'article 23. Dans l'affaire des disparités tarifaires relatives au transport de la pâte de bois, également en vertu de l'article 23, le comité a émis deux ordonnances au cours de l'année destinées à modifier un tarif de remise qui concrétisent la décision prise par le comité en 1979

La loi exige que le CN maintienne des taux réduits pour tout le trafic intérieur en provenance de points situés dans le territoire choisi et acheminé vers des endroits situés au Canada à l'ouest de ce territoire.

Les autres transporteurs ferroviaires exploitant des lignes de chemin de fer dans le territoire choisi sont autorisés à se conformer aux taux réduits imposés au CN et pour compenser ces réductions, tous les transporteurs reçoivent en retour, du gouvernement fédéral, un remboursement couvrant leurs pertes de revenu.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Cette loi, en vigueur depuis 1969, autorise une subvention fédérale aux expéditeurs de la Région atlantique en diminuant les frais de transport pour le mouvement de marchandises effectué depuis des endroits situés dans le territoire choisi ou à partir de ce territoire.

L'article 3 de la loi autorise le paiement de subventions aux camionneurs acheminant des marchandises à des endroits situés au Canada à l'ouest du territoire choisi. Ces subventions sont de même nature que celles reçues par les transporteurs ferroviaires en vertu des dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

L'article 6 de la loi autorise le versement d'une subvention aux transporteurs désignés, à l'intérieur du territoire choisi, pour leur permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables avec les expéditeurs ou desti-

nataires établis à l'extérieur du territoire choisi ou avec les autres transporteurs.

Le versement de subventions se fait conformément aux règlements établis par les décrets fédéraux et à l'heure actuelle, il est prévu de faire des versements aux transporteurs acheminant le trafic vers l'ouest à partir de la région et en provenance, ainsi qu'à destination de points situés dans le territoire choisi.

Le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique régit les mouvements du trafic vers l'Ouest, et autorise des subventions spéciales aux compagnies de chemin de fer, aux compagnies de messageries ferroviaires et aux camionneurs pour le transport de marchandises désignées lorsque ces transporteurs ont appliqué les réductions tarifaires prescrites pour les mouvements en question.

Les mouvements régionaux sont régit par le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui autorise le versement de subventions aux compagnies ferroviaires, aux compagnies de messageries ferroviaires, aux camionneurs et aux transporteurs par eau pour l'acheminement de marchandises désignées en provenance et à destination d'un endroit situé dans le territoire choisi. Les transporteurs concernés ne peuvent réclamer cette subvention que lorsqu'ils ont appliqué les réductions tarifaires prescrites par le Règlement.

La division s'occupe également de la vérification des réclamations présentées par les compagnies ferroviaires, aux termes de l'article 272 de la Loi sur les chemins de

Division des études des tarifs et de l'exploitation

fer, à l'égard du transport de grain et de farine destinés à l'exportation.

Cette division effectue des recherches et des analyses destinées à aider les comités et les directions de la Commission. Elle répond aux demandes des autres ministères fédéraux et provinciaux, des autorités municipales, de l'industrie, d'associations, d'organismes, de groupes de consommateurs et de membres du public.

À la fin de 1983, la division a préparé, publié et distribué une publication intitulée "Commission canadienne des transports: Exploitation, taxes et tarifs". Elle fait valoir le rôle, les compétences et les fonctions de la Commission en rapport avec les taux et les tarifs ferroviaires et indique les diverses méthodes d'appel dont peut se prévaloir le public.

Section des études des plaintes et des requêtes

Cette section étudie les plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient être jugés préjudiciables à l'intérêt public.

En 1983, le Comité des transports par chemin de fer a examiné plusieurs requêtes présentées en

La direction comprend les divisions du Contrôle des tarifs et des subventions, ainsi que des Etudes des tarifs et de l'exploitation. Relevante du vice-président à la Recherche, elle donne aide et conseil aux comités modaux sur des questions touchant le trafic, les tarifs et les tarifs des transporteurs ferroviaires, routiers et maritimes, ainsi que des sociétés d'exploitation des ponts et tunnels inter-nationaux assujettis à une réglementation fédérale. Elle assure également une surveillance de l'application de leurs tarifs et administrer les programmes de subvention prévus par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

La Direction de l'exploitation et des tarifs a donné des avis techniques et collaboré avec Transports Canada dans le cadre d'études courantes sur les politiques et initiatives liées aux problèmes des tarifs marchands intérieurs et internationaux. Elle a aussi conseillé le Ministère sur les questions techniques relatives à la mise en œuvre du Programme "six et cinq".

La direction a analysé l'incidence de la déréglementation des transports aux États-Unis sur le trafic ferroviaire des marchandises, entre le Canada et les États-Unis, sur les expéditeurs canadiens, les associations d'expéditeurs et les transporteurs. Elle a établi et amélioré la liaison avec les agents supérieurs chargés de l'exploitation et des tarifs de la *Interstate Commerce Commission* pour mieux aider à concilier les divergences entre les systèmes de réglementation et leurs rapports avec le trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

Section du contrôle des tarifs

Il incombe à cette section de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des entreprises de transport routier et des sociétés d'exploitation des ponts et des tunnels internationaux sous réglementation fédérale

Les agents de la direction ont collaboré avec Transports Canada à la formulation des règlements applicables à l'administration des paiements aux transporteurs visés par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

La direction a pris une part très active aux travaux relatifs aux tarifs marchands statutaires du transport du grain préalablement à l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Le directeur exécutif a continué à occuper un poste de haute direction à titre de président du Comité spécial chargé d'étudier les tarifs, lequel était composé de représentants des organismes d'expédition du grain, des sociétés ferroviaires et du gouvernement. Le personnel de la Division des études des tarifs et de l'exploitation a apporté un appui considérable à ce comité spécial. Le directeur exécutif a aussi apporté une aide technique au ministre et au sous-ministre des Transports lors des audiences du Comité parlementaire concernant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, notamment en comparaisant à titre de témoin.

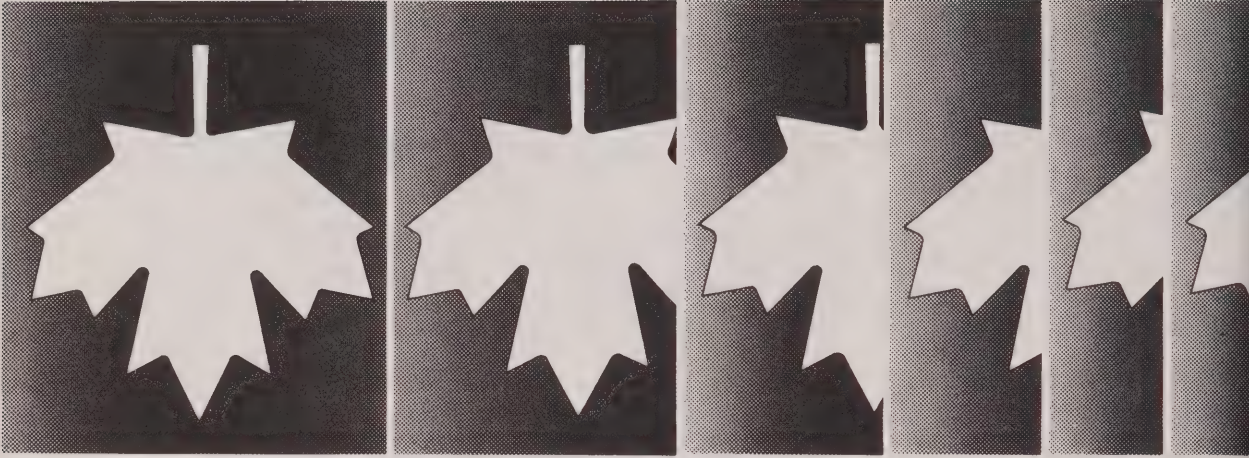
Il incombe à cette section d'exécuter le mandat administratif de la Commission qui lui est confié par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et par les règlements connexes qui autorisent le versement de subventions fédérales aux transporteurs pour l'acheminement de marchandises désignées dans la Région atlantique du Canada.

Section du contrôle des subventions

Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes

Voquée en 1927, à la suite des recommandations d'une Commission royale, cette loi prescrit des réductions tarifaires pour l'acheminement de marchandises par chemin de fer à partir de la province du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la partie de la province de Québec située à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent. Ce territoire géographique est désigné dans la loi sous le nom de "territoire choisi". Après l'accès-province, le territoire choisi s'est enrichi d'un nouveau membre. Le Labrador n'en faisait toutefois pas partie.

Yves Dubé, Vice-Président (Recherche)



La direction a achevé en 1983 une étude sur le camionnage pour le compte d'autrui qui est exempt. Ce rapport a été présenté comme un document de travail.

La direction a aussi achevé en 1983 une étude sur le camionnage Canada et les États-Unis, qui sera publiée dans un proche avenir.

À la demande du Comité des transports par véhicule à moteur, la direction a mené une enquête en vertu de l'article 81 de la Loi nationale sur les transports sur le projet d'acquisition de *D-Line Carriers Ltd.* par *Kingsway Transport Ltd.*, et est intervenue au cours de l'audience publique tenue à ce sujet par le C.T.V.M.

L'étude de la situation financière et de l'exploitation du service d'autocars *Roadcruiser* à Terre-Neuve a été suspendue, en 1983, et doit reprendre en 1984.

La direction a achevé en 1983 des études des coûts en capital des compagnies aériennes et des compagnies ferroviaires canadiennes. Comme dans le passé, la direction a entrepris, de concert avec d'autres ministères fédéraux, des études importantes sur le transport du grain, notamment celle du transport des oléagineux et de leurs produits, la mise au point de nouvelles méthodes d'établissement de calcul des coûts de la ferme au point d'exportation, et une analyse des dépenses de remise en état des embranchements des Prairies.

La direction a également apporté son aide au C.T.C.F. à l'occasion de diverses audiances et enquêtes, notamment dans le cas du déraillement de la subdivision de Fording River, de l'enquête sur l'accident du *Calgary Dayliner*, de l'affaire de l'acquisition de Conrail et de l'étude sur la réduction des bruits ferroviaires.

La direction a participé activement aux travaux d'un comité créé par VIA Rail Canada Inc. pour examiner ses plans de création d'un service de train de voyageurs à grande vitesse dans les corridors Québec-Windsor et Calgary-Edmonton.

Transport routier

La direction a mené à bien une analyse des tarifs du camionnage pour le compte d'autrui au Québec, en Ontario et en Alberta, qu'elle a publiée dans sa collection de rapports de recherche. De plus, elle a engagé un expert-conseil chargé d'effectuer une étude de la réglementation provinciale (et territoriale) applicable au

Transport ferroviaire

La direction a réalisé un rapport contenant les indices trimestriels des exportations canadiennes de 1978 à 1981, qui sera publié dans la série des rapports de recherche de la direction en 1984.

La direction a entrepris une analyse de la capacité du transport maritime par navire de ligne sur l'Atlantique Nord, ainsi qu'une analyse de la structure et du niveau des tarifs marchandises des conférences maritimes.

En 1983, la direction a poursuivi son examen des problèmes de capacité ferroviaire et a achevé la phase I de ses deux études sur la desserte ferroviaire aux ports de Vancouver et de Thunder Bay. Elle poursuit d'ailleurs ces travaux ou en prépare le prolongement avec l'intention de trouver une solution rapide aux insuffisances de capacité ferroviaire en effectuant des changements opérationnels avec un minimum de dépenses en capital. Ces études ont été entreprises avec les gouvernements provinciaux intéressés et Transports Canada.

À la demande du gouvernement territorial, la direction a présenté un rapport important, en vertu de l'article 22 de la Loi nationale sur les transports, sur les besoins du Yukon en matière de transport. En collaboration avec Transports Canada et le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard, elle a entrepris un examen approfondi de l'utilisation du transport ferroviaire, du transport par camion et du transport intermodal dans l'Île.

ce qui concerne les travaux de recherche effectués à la Commission, y compris ceux de la Direction de la recherche, le vice-président à la Recherche, le comité se compose du vice-président de la Commission et des présidents des cinq comités modaux.

Transport aérien

avaient incité la Commission à réfléchir sur l'opportunité de fixer un taux de rentabilité des investissements. Une étude plus approfondie de ces questions a donné lieu à un examen de la demande de la capacité actuelle des compagnies aériennes, des investissements prévus, et des répercussions de l'inflation. Les résultats de cette étude devraient fournir une base d'évaluation des modifications tarifaires proposées.

La Direction de la recherche a fait porter l'essentiel de ses efforts sur l'examen de deux éléments de l'établissement des tarifs des compagnies aériennes. Elle a, en particulier, poursuivi son analyse de "l'expérience" des tarifs aériens réduits" lancée il y a environ cinq ans. À cet effet, une étude menée conjointement par la direction et le Comité des transports aériens a produit un rapport intitulé "Revue des tarifs aériens réduits".

qui ont fait l'objet des volumes précédents de cette série. Dans le cadre de cette étude, elle a entrepris un certain nombre d'analyses du marché relatives aux affrètements intérieurs avec réservation anticipée ainsi qu'à divers solides de places à prix réduit que les compagnies aériennes ont offerts durant l'année. Bien que

La direction a procédé, en même temps, à une enquête très voisine sur l'établissement des tarifs et la rentabilité des transporteurs. Cette étude a été suscitée par les demandes pressantes des compagnies aériennes; ces demandes

La direction a réalisé une étude de "détournement des marchandises" afin de déterminer la valeur des exportations cana-

Transport par eau et transport multimodal

du sud du Canada. La direction a pris une part active aux travaux du groupe interministériel chargé de la négociation d'accords bilatéraux. Les discussions se sont poursuivies sur un nouvel accord avec les États-Unis, et un certain nombre d'autres pays dont les pays scandinaves, le Portugal et Singapour ont également poursuivi la négociation d'accords bilatéraux avec le Canada.

La direction a également procédé à une étude des répercussions pour le Canada de la limitation de la responsabilité forfaitaire stipulée dans deux récentes conventions de l'O.N.U. pour le transport des marchandises, à savoir les "Règlements de Hambourg" (1978) et la Convention sur le transport multimodal (1980). Cette étude évalue l'importance et l'utilité, pour les expéditeurs canadiens, d'avoir le choix, en cas de pertes ou de dégâts subis par leurs marchandises, entre un remboursement par colis ou par kilogramme, en vertu de ces deux conventions.

L'an dernier, l'indice des tarifs marchandises pour les navires de ligne a été mis à jour et amélioré.

Points saillants de 1983

La Direction de la recherche a le mandat d'exécuter des travaux de recherche pour le compte de la Commission et de ses divers comités, de répondre aux demandes de Transports Canada et d'effectuer d'autres recherches pertinentes conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports.

Au cours de l'année, la direction a consacré beaucoup de temps aux travaux de recherche qu'elle avait commencés en 1982. Les plus importants portaient sur les problèmes de capacité ferroviaire, tels que les études sur l'accès aux ports de Vancouver et de Thunder Bay, le transport du grain, l'analyse des tarifs aériens à prix réduits, et le rapport entre la politique d'établissement des tarifs aériens et la situation financière des transporteurs. La direction a, d'autre part, achevé une étude de la productivité de l'industrie canadienne des transports aériens et a entrepris une étude parallèle par rapport à l'industrie canadienne des chemins de fer.

La direction a poursuivi des travaux liés au transport des handicapés. Dans ce domaine, elle a effectué une analyse préliminaire de diverses statistiques relatives aux systèmes de para-transport, tant dans les grands centres canadiens que dans les endroits moins peuplés. Le personnel de la direction a commencé à mettre au point un formulaire d'admissibilité qui permettrait aux handicapés d'obtenir une carte de transport multimodale qui serait accompagnée d'un guide d'utilisation. En collaboration avec Statistique Canada, la direction a entrepris une enquête statistique sur les personnes handicapées au

Canada pour déterminer quelles sont celles qui éprouvent des difficultés de représentants de ces handicapés a également été créé pour cerner les problèmes d'accessibilité aux services voyageurs interurbains.

En 1983, le Comité consultatif spécial sur le transport des handicaps a examiné 10 plaintes, dont sept étaient relatives au transport aérien et les quatre autres, au transport ferroviaire.

Au cours de l'année, la direction de la recherche a effectué deux études sur les problèmes de transport dans le nord du Canada. Elle a rédigé un rapport sur le rôle de Churchill dans le réapprovisionnement du district du Keewatin et a publié un rapport préliminaire sur les besoins du Yukon en matière de transport.

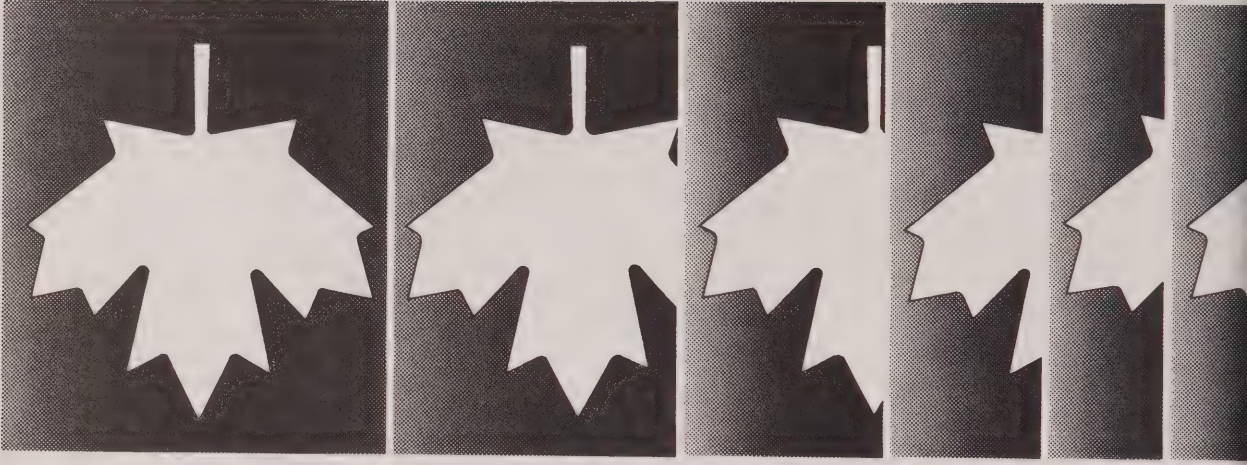
En outre, elle a entrepris une analyse des activités et des pratiques des compagnies de transport maritime desservant les lignes commerciales canadiennes et a joué un rôle actif au sein du comité interministériel de la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes.

Parmi les autres activités de la direction en 1983, il convient de signaler sa participation à un certain nombre de comités interministériels chargés d'examiner des statistiques sur le transport, aux travaux de l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie, ainsi qu'à la préparation des composites touchant à l'économie et au transport, de la stratégie globale et de l'évaluation environnementales annuelles de la Commission.

La Commission a pour politique de mettre le plus grand nombre possible de ses travaux de recherche à la portée du public. Ainsi, che à la portée du public. Ainsi, en 1983, la Direction de la recherche a produit et distribué cinq publications. Elle a également rédigé des documents de travail, publié un rapport sur l'enquête du Yukon, amélioré et étoffé sa publication mensuelle "Transport, Bulletin statistique" et complété la quatrième édition bi-annuelle de sa publication "Les transports: Tendances et questions particulières". De plus, la direction a publié un rapport sur la phase I de l'étude d'accès au port de Vancouver, ainsi que deux volumes de l'étude de la capacité ferroviaire à Thunder Bay, pour le compte des organismes patronnés par le rapport à l'industrie des produits agricoles, surtout par chemin de fer et par pipeline de denrées. La Section de l'économie du transport de passagers et de l'aviation s'occupe principalement des projets de recherche sur le transport aérien, du transport aérien international et du transport de voyageurs par d'autres modes. La Section de l'analyse des industries de transport s'intéresse à l'économie du transport maritime, aux questions touchant le transport par eau, au transport multimodal et au camionnage. Enfin, la Section de la recherche économique et sociale, qui constitue un groupe de soutien, réalise des projets auxquels participent des experts en économie, en statistique et en sociologie.

Le comité de coordination de la recherche se réunit périodiquement pour donner des conseils en sociologie.

Yves Dubé, Vice-Président (Recherche)



En vertu de l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports "peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision".

Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions; mais lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le comité de révision qui est saisi de la question.

Procédé de révision

Présidé par le vice-président de la Commission, le comité se compose habituellement des représentants des comités modaux. Toutefois, lorsqu'un de ses membres a participé à la délivrance d'une décision ou d'une ordonnance devant être révisée, il s'abstient de prendre part à la révision.

Requêtes

Une fois que le comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal. En règle générale, ce n'est que lorsque des faits nouveaux et importants sont signalés que le comité de révision renvoie le cas au comité modal.

Lorsque le comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision. Le comité révisé également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu.

Justifient, ces périodes peuvent varier. Quand toutes les déclarations ont été faites, le comité de révision s'occupe du cas.

due à l'égard des 13 requêtes qui avaient été renvoyées aux comités modaux pour qu'ils en fassent la révision.

Les 13 requêtes encore devant les comités modaux ou le comité de révision à la fin de l'année 1982 ont donné lieu à la confirmation des ordonnances ou décisions originales dans trois cas et à une modification dans quatre. À la fin de l'année, aucune décision n'avait été rendue à l'égard de six requêtes. Enfin, la requête sur laquelle le comité de révision avait suspendu sa décision en 1981 pendant que le comité modal faisait de nouvelles démarches, s'est soldée par une modification de la décision originale (voir l'annexe XXVII).

Les autres voies d'appel qui s'ouvrent à une partie qui s'oppose à une décision ou ordonnance rendue par la Commission sont la Cour fédérale du Canada, le gouvernement en conseil et, dans certains cas, le ministre des Transports.

Appels auprès du Ministre

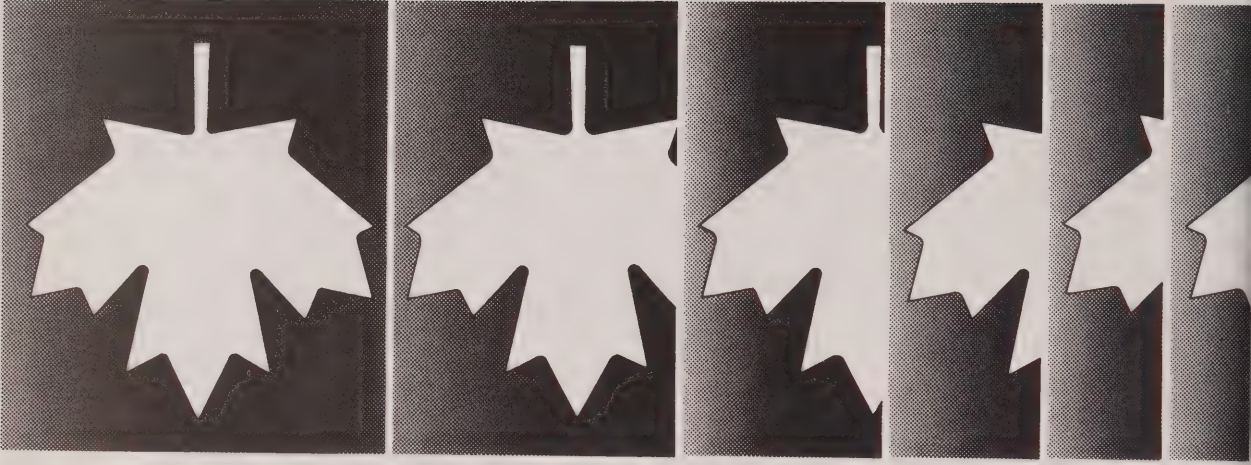
Au cours de 1983, le ministre des Transports a rendu 10 jugements en appel de décisions ou d'ordonnances de la Commission. De ces 10 appels, six ont été rejetés et un a donné lieu à une modification de la décision originale. Un appel, quant aux deux cas qui avaient été transmis à la révision, pour qu'elle procède à la révision, la décision originale a été confirmée. Deux appels avaient été renvoyés à la Commission en 1982 et n'avaient pu faire l'objet d'une décision avant la fin de l'année. L'un a donné lieu à une modification de la décision originale et l'autre n'avait pas encore été réglé à la fin de l'année 1983 (voir l'annexe XXVIII).

En 1983, le comité a été saisi de 98 requêtes auxquelles il faut en ajouter 30 autres reportées de 1982. De ces 128 demandes, 64 ont été rejetées, les motifs invoqués étant insuffisants; 29 ont été déclarées recevables; un requérant a retiré sa demande; et 34 requêtes étaient en suspens, les plaidoiries n'étant pas achevées ou le comité ayant l'affaire encore à l'étude (voir l'annexe XXVI).

Des 29 requêtes qui ont donné lieu à une révision, les décisions ou ordonnances originales ont été modifiées ou rescindées dans 14 cas et deux décisions ont été confirmées. À la fin de l'année, aucune décision n'avait été rendue.

Sauf lorsqu'il décide qu'une audience publique doit être tenue, le comité n'étudie que les déclarations écrites se rapportant aux demandes en révision. Toute demande doit être présentée au comité dans les 30 jours qui suivent la date de l'ordonnance ou de la décision pour laquelle une révision est demandée. Des exemples de la demande doivent être adressés à toutes les parties intéressées, lesquelles ont alors 30 jours, à compter de la signification de la demande, pour déposer une intervention en faveur ou à l'encontre de la demande. Le requérant a 10 jours pour répondre. Lorsque les circonstances le

J.T. Gray, Président
M.D. Armstrong
Gérald Drainville
D.H. Jones
Paul Langlois
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
Yves Dubé



lignes de denrées, qui transportent soit des liquides ou des gaz, n'étaient pas les plus nombreux sous la compétence du C.T.P.D., mais, à la lumière de récentes innovations pétrochimiques, ils pourraient le devenir.

Réalisations du C.T.P.D.

La Commission a entrepris et financé une partie des travaux de recherche et de développement sur les aspects techniques des pipelines de denrées. Le personnel de la C.C.T. s'est également penché sur les aspects économiques d'un nombre important de projets de pipeline de denrées, tout en surveillant les innovations canadiennes et internationales dans ce domaine. Plus particulièrement, le C.T.P.D. s'est efforcé d'étudier rapidement les demandes de certificats, par l'analyse des répercussions techniques et économiques de tels projets et par la tenue de discussions avec de nombreux promoteurs américains et canadiens sur leurs applications possibles de ce mode de transport. Des listes de renseignements préliminaires ont été dressées afin d'aider ceux qui présentent une demande de certificat de commodité et de nécessité publiques. De fait, la C.C.T. et le C.T.P.D. ont étudié toutes les questions pertinentes aux pipelines de denrées, mais selon les priorités existantes pour la construction de tels systèmes. Avant 1982, les priorités et les possibilités ne justifiaient pas la constitution d'un personnel permanent pour le C.T.P.D.

Le comité a été saisi de la première demande de certificat de commodité et de nécessité publiques en 1982 et l'a instruite. Cette demande concernait huit conduits de traitement et un conduit de

Activités actuelles du C.T.P.D.

Les mesures de réglementation ont porté sur le suivi de la requête de *Fraser Inc.* qui avait été agréée en 1982, et sur l'instruction de la demande de délivrance d'un certificat présentée par E.B. Eddy pour un nouveau conduit de vapeur entre le Québec et l'Ontario. Les travaux se sont poursuivis en 1983 en ce qui concerne la planification de la délivrance de certificats pour plusieurs autres pipelines de courtes distances semblables qui fonctionnent actuellement sans les approbations nécessaires. D'autre part, le C.T.P.D. s'est occupé d'un grand nombre de demandes de renseignements présentées par l'industrie, les ministères et organismes fédéraux et provinciaux, concernant l'étendue de sa compétence

et sa façon d'aborder la réglementation. Un feuillet d'information sur la réglementation des pipelines de denrées a été diffusé au début de 1983. Non seulement informera-t-il le public sur le rôle du C.T.P.D., mais le questionnaire qu'il renferme servira également à obtenir des renseignements sur la réaction des parties intéressées. Le poste de directeur exécutif du C.T.P.D. a été classifié en 1983 pour une période de deux ans et sera doté à temps partiel à titre intérimaire.

L'élaboration et la mise au point d'un manuel a peu progressé au cours de 1983 du fait des autres priorités plus importantes. Les chapitres concernant le mandat juridique du comité et celui de son personnel, les descriptions et les critères d'agrement sont cependant déjà rédigés sous forme d'avant-projet. Ceux qui traitent de la réglementation, des tarifs, de l'ingénierie et des normes comptables sont en préparation. Ce manuel servira vraisemblablement de base à d'autres consultations avec les parties intéressées pour aboutir à l'élaboration de lignes directrices exhaustives sur la réglementation et de renseignements destinés à aider les requérants et les intervenants. En 1984, le comité s'attend à être saisi d'au moins une demande relative à un pipeline de denrées de courtes distances. Les plans pour l'instruction de cette demande ont déjà été établis.

ment réalisables. Au Canada, la technique des pipelines de denrées est actuellement limitée aux pipelines de courtes distances, surtout entre des installations minières ou des usines de fabrication de produits primaires. Cependant, tout indique que les pipelines de denrées sur de longues distances seront appelés à jouer un rôle important au Canada. Les prévisions établies à l'égard des 10 à 15 années à venir laissent entrevoir une évolution considérable.

Pipelines de solides

Depuis le début du siècle, de nombreux pipelines de solides de courtes distances ont été utilisés dans les mines pour l'acheminement de minerais et de déchets. Depuis 1950, l'industrie et les gouvernements étudient en détail la faisabilité technique d'utiliser ce genre de pipelines pour le transport sur de longues distances (par exemple plus de 80 km). Au cours des années 60 et au début des années 70, les études ont surtout porté sur la faisabilité technique et économique de transporter, en suspension dans l'eau, du charbon, du minerai de fer, du soufre, de la potasse, des concentrés métalliques, des copeaux de bois et d'autres ressources. Au cours de la seconde moitié des années 70, elles ont porté sur la possibilité de remplacer l'eau par une substance non aqueuse, telle que le pétrole brut, le méthanol et le bioxyde de carbone liquide, pour des raisons d'ordre économique évidentes.

L'expérience montre que la rentabilité d'un pipeline de solides est fonction du volume de produits à transporter, qui doit se situer entre cinq et 10 millions de

tonnes, être transporté rapidement et être garanti par des contrats à long terme. La substance (eau ou autre fluide) servant à acheminer le produit dans le pipeline doit également être disponible en quantité suffisante et être utilisée selon les proportions établies, pour la période d'utilisation du pipeline. Aussi, l'utilisation de ce type de pipeline à des fins commerciales multiples n'est-elle justifiée que dans des circonstances bien particulières.

On retrouve ces circonstances particulières dans certains endroits du monde, spécialisés surtout dans la production et la commercialisation du charbon et du minerai de fer. La construction et l'exploitation efficace de pipelines de solides de longues distances y ont fait ressortir les qualités techniques et les avantages économiques à long terme de ce mode de transport. La plupart des pipelines de solides existants ont été construits dans des régions dépourvues d'installations de transport. Au cours des dernières années, toutefois, les nouveaux pipelines de solides de longues distances se sont révélés de plus en plus économiques, comparativement au chemin de fer. En effet, les pipelines semblent livrer une forte concurrence aux modes de transport traditionnels des vrac et, du point de vue de l'établissement d'une politique nationale de transport, il pourrait s'agir là d'une saine concurrence.

Il n'existe pas encore de pipelines de solides de longues distances au Canada, mais de nombreux projets ont été étudiés par l'industrie et le gouvernement. Des efforts réels ont déjà été déployés dans le cadre de projets de pipelines de denrées pour acheminer, par exemple, du charbon thermique

depuis l'Alberta et la Colombie-Britannique jusqu'à Thunder Bay, pour ensuite le transporter ailleurs en Ontario; du charbon métallurgique jusqu'à Vancouver, à destination des marchés japonais; du soufre, depuis l'Alberta jusqu'aux ports de la côte du Pacifique, aux fins d'exportation; de la potasse, de la Saskatchewan aux États-Unis; du minerai de fer, de la région de la dépression du Labrador jusqu'à des ports sur le Saint-Laurent; ainsi que de nombreuses autres ressources, à divers endroits au pays. Plus récemment, on a tenté d'évaluer la capacité des pipelines de denrées à transporter, en suspension dans du méthanol ou de l'eau, des quantités nouvellement prévues de charbon thermique, depuis l'Alberta et la Colombie-Britannique jusqu'aux ports de la côte du Pacifique, à destination des marchés d'outre-mer. Ces projets de pipelines de denrées présentent actuellement les meilleures chances de concrétisation au Canada, dans un avenir rapproché.

Autres pipelines de denrées

La compétence du C.T.P.D. ne se limite pas seulement aux pipelines de solides ou de mélanges solides-liquides. La Commission est aussi habilitée à réglementer les pipelines qui transportent tout liquide autre que du pétrole ou du gaz. À titre d'exemple, citons le projet de pipeline de l'Alberta Ammonia Ltd. visant à transporter de l'ammoniac anhydre de l'Alberta aux États-Unis, et qui a donné lieu à la délivrance de l'ordonnance C.T.P.D. 1974-P-1 (renseignements en vue d'obtenir un certificat de commodité et de nécessité publiques). On estimait que les pipe-

Les pipelines de denrées transportent également des produits que certains pourraient qualifier d'exotiques comme l'ammoniac anhydride, le méthanol ou le bioxyde de carbone liquide. Ces types de gaz ou de liquides exigent un traitement spécial en comparaison du pétrole ou du gaz acheminé par les pipelines classiques. Différents types de liquides peuvent être acheminés ensemble, par lots. Aussi, liquides et gaz peuvent être mélangés dans ces types de pipelines.

Les pipelines qui transportent des produits relativement communs, comme l'eau potable, la vapeur et les déchets, tombent également dans la catégorie des pipelines de denrées.

Même si la technique des pipelines de denrées est simple, la variété possible de solides, de liquides, de gaz et de mélanges qu'ils peuvent transporter, ainsi que les caractéristiques des stations de mélange et de séparation des produits, posent en général des problèmes de conception, d'exploitation et d'écologie beaucoup plus complexes que les oléoducs et gazoducs classiques. En outre, un pipeline de denrées n'est rentable que s'il peut transporter des volumes élevés et continus de produits sur de longues distances, sauf dans certains cas. Ces caractéristiques, la nécessité d'investir des sommes considérables dans une station de pipeline de denrées et la possibilité de concurrence que suscite ce mode de transport sur le marché ferroviaire des vrac posent des problèmes de réglementation uniques et complexes.

Il existe déjà des pipelines de denrées de longues distances dans d'autres pays où ils se sont révélés techniquement et économiquement avantageux. Il se peut aussi que des installations considérables de protection de l'environnement soient nécessaires pour nettoyer les émanations de

formation auprès des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie et du public, concernant l'établissement et les activités des pipelines de denrées et les statistiques pertinentes.

Pipelines de denrées

Il existe de nombreux types de pipelines de denrées qui servent généralement au transport de denrées commerciales solides, liquides ou gazeuses au lieu du transport de "pétrole" ou de "gaz" uniquement (comme l'énergie) sur l'Office national de l'énergie). Ils peuvent varier, allant des pipelines de courtes distances et de petits diamètres qui traversent la frontière canado-américaine jusqu'aux grands complexes de plus d'un milliard de dollars qui transportent des millions de tonnes de produits.

Un pipeline destiné au transport de matières solides est habituellement appelé "pipeline de solides". Par exemple, du charbon finement broyé mélangé à de l'eau forme une substance qui peut être pompée sur de longues distances. Ce type de pipelines de denrées ne comprend pas que le pipeline même; il englobe aussi toutes les stations et installations nécessaires au transport des denrées et qui peuvent être considérables et complexes selon les besoins, par exemple pour modifier les caractéristiques physiques ou chimiques d'une denrée par rapport à celles qui sont acceptables pour le transport ferroviaire. Solides et liquides peuvent devoir être mélangés pour le transport et séparés par la suite. Il se peut aussi que des installations considérables de protection de l'environnement soient nécessaires pour nettoyer les émanations de l'eau.

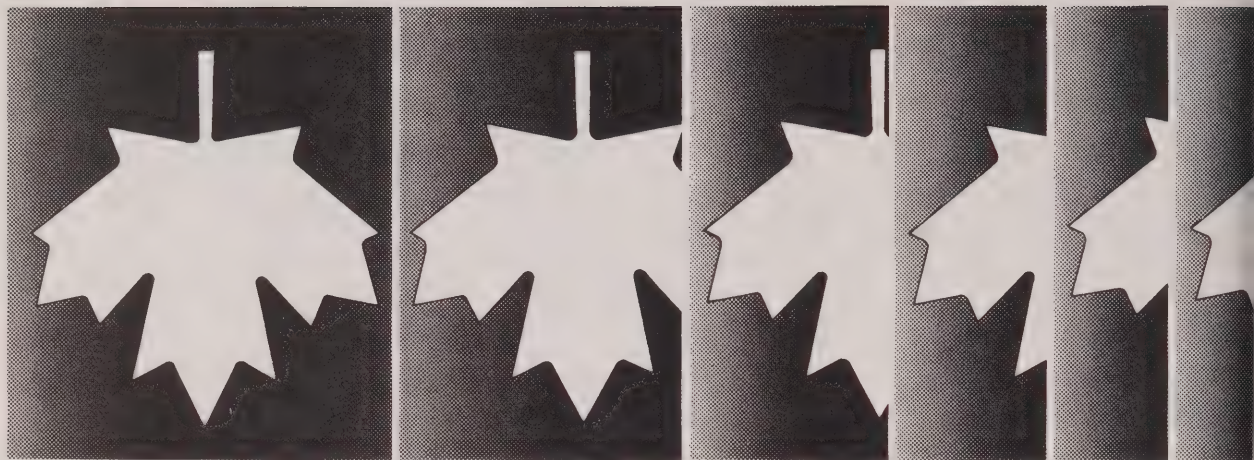
Les pipelines peuvent transporter la plupart des produits des ressources canadiennes. Ceux qui transportent des denrées, autres que le pétrole brut et le gaz naturel, s'appellent "pipelines de denrées" et le Comité des transports par pipeline de denrées (C.T.P.D.) est chargé de réglementer de tels pipelines s'ils traversent des frontières provinciales, internationales ou territoriales.

Le C.T.P.D. tire ses pouvoirs de la partie II de la Loi nationale sur les transports, proclamée par le gouvernement en conseil le 1^{er} février 1972. Depuis sa création, le C.T.P.D. exerce les pouvoirs que lui confère cette loi, et plus particulièrement le paragraphe 24(1).

Si un certain pipeline de denrées transporte également du pétrole brut ou du gaz naturel, il s'appelle "pipeline mixte" et le C.T.P.D. peut, à cet égard, partager ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie.

Le C.T.P.D. a pour fonction principale de tenir des audiences publiques pour instruire notamment a) les demandeurs de certificats de commodité et de nécessité publiques présentées par les compagnies de pipelines de denrées en vue de la construction et de l'exploitation de tels systèmes; b) les questions d'acquisition ou d'abandon de pipelines de denrées; c) le dépôt, le rejet, la substitution ou la prescription de tarifs; et d) les litiges et les questions d'intérêt public pertinentes. En outre, le C.T.P.D. élabore des normes, des modalités, des règles et des règlements, aux termes des dispositions de la Loi nationale sur les transports, pour faciliter l'exécution de ses fonctions. Le C.T.P.D. agit aussi à titre d'organisme de consultation et d'in-

D.H. Jones, Président
R.A. Azzie
J.-L. Bourret
J. M. McDonough
R.J. Orange
B.R. Wolfe



Tout en n'ayant aucune fonction directe de réglementation, le Comité de la politique en matière de transport international (C.P.T.I.) conseille la Commission sur la mise au point de toute réglementation ou politique réglée sur la mise au point de toute réglementation touchant le transport entre le Canada et d'autres pays.

Transport international

Le C.P.T.I. s'intéresse particulièrement aux aspects économiques et juridiques du transport international et s'emploie à concilier les intérêts des entreprises de transport canadiennes, tant au niveau national qu'international.

Le comité représente la Commission lors de conférences et auprès d'organismes internationaux et d'organismes internationaux qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur le règlementation. En outre, il contribue à la formation interministérielle de politiques canadiennes. Ses représentants participent aux négociations d'accords internationaux sur le transport, analysent les retombées économiques et juridiques de ces accords, en font part à la Commission et suggèrent ou recommandent des mesures pertinentes de mise en oeuvre. Au besoin, le comité consulte les organismes canadiens visés, des secteurs public et privé.

Le comité se subdivise en trois directions dont une est rattachée au Comité des transports aériens et deux au Comité des transports maritimes.

Direction du transport aérien international

La direction voit à ce que les structures et les mécanismes de

réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens du transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Direction du transport maritime international

La direction assure au comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur la politique économique en matière de transport maritime et de leur incidence sur les flottes de commerce, battant pour la plupart pavillon étranger, qui achèment les importations et les exportations canadiennes. Elle présente en outre les thèses du comité relativement à la politique de réglementation économique lors des prises de position du gouvernement du Canada, ainsi que dans le cadre des négociations internationales multilatérales. Enfin, elle produit, à l'intention du comité, des rapports sur les avantages économiques que représentent pour le Canada les accords maritimes internationaux.

Direction de l'économie du transport multimodal et maritime

Cette direction sert directement le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité des transports par eau.

Au nom du Comité de la politique en matière de transport international, la direction continue de contrôler les questions d'économie, d'exploitation et de réglementation qui influent sur le transport multimodal des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. À titre de représentant de la Commission, elle participe aux consultations permanentes avec les autres ministères et l'industrie sur des questions de transport multimodal, de conteneurs et de simplification des documents de transport.

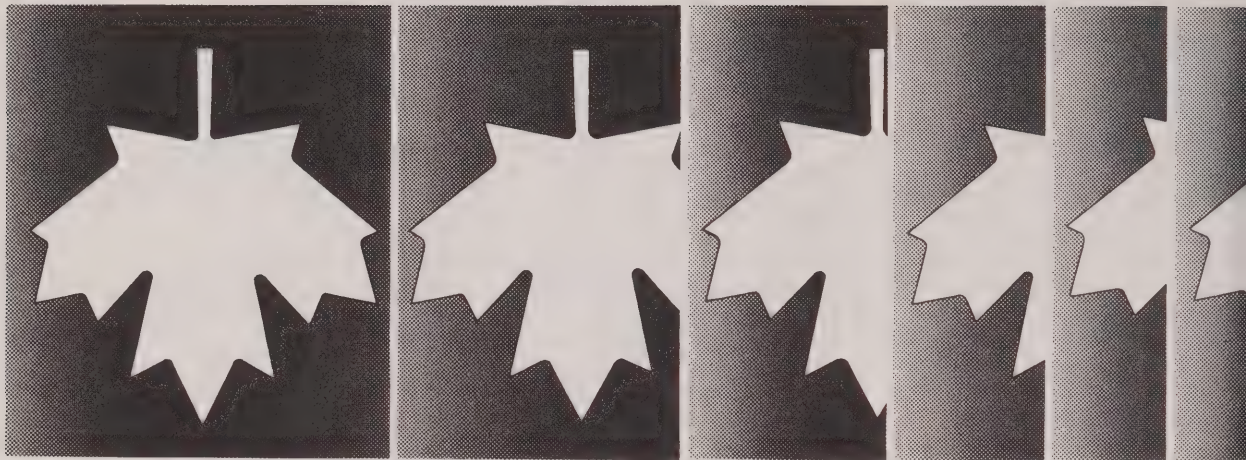
La Commission a été priée de désigner un rapporteur pour aider le Secrétaire de la Commission économique pour l'Europe de l'O.N.U. dans ses travaux préliminaires sur les principes applicables au transport multimodal. La direction a été choisie pour remplir cette fonction et elle a chargé un expert de superviser l'étude de données sur le transport multimodal qu'ont fournies les pays participants et de rédiger un rapport sur les diverses politiques de transport multimodal. Ce rapport a servi de document de base lors de la troisième séance du comité d'experts en matière de tendances et de politique sur le transport. La direction a également participé activement au groupe de travail de la Commission sur le transport multimodal.

Une description des activités de la direction dans le domaine du transport maritime figure dans le rapport du Comité des transports par eau.

J.M. McDonough, Président
J.T. Gray
Yves Dubé
M.D. Armstrong
Gerald Drainville
D.H. Jones
Paul Langlois
J.A.D. Magee

Substituts :

R.A. Azzie
J.F. Walter
Anne-Marie Trahan



local (4-10) qui devait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1984 et qui représentait une augmentation de cinq pour cent par rapport au tarif 4-9 et des recettes d'environ 220 000 \$. En 1984, l'augmentation des coûts due à l'inflation, les majorations futures de tarif permettraient probablement à la compagnie d'atteindre le seuil de rentabilité en 1983. À cause de l'imposition de la limite de six et cinq pour cent aux nouveaux tarifs en 1983 et 1984, la compagnie a déclaré qu'elle n'était pas encore à la veille d'atteindre ce seuil.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région des Maritimes. Le programme de subvention pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes qui prévoit le transport des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises, dans la Région atlantique, se sont élevés à 39,1 millions de dollars au lieu de 49,8 millions de dollars en 1982 (voir l'annexe XXV).

En août 1983, une décision du Comité de révision de la Commis-

sion a rescindé une décision antérieure du Comité des transports par véhicule à moteur qui avait trait à certaines demandes de subventions, en vertu de la Loi et des Réglements sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, par rapport aux mouvements de tourbe qui aboutissent finalement aux États-Unis.

Le comité avait décidé que puisque le requérant — le CN en l'occurrence — transportait de la tourbe jusqu'à certains points de la frontière canadienne, en vue de ces expéditions contrevenaient aux règlements prescrivant, entre autres, qu'une expédition (pour laquelle des subventions sont accordées) "ne comprend pas le transport de marchandises...".

Le comité avait donc ordonné que les réductions de tarif accordées à ce type de trafic soient discontinuées; il avait également ordonné aux requérants de rembourser les sommes déjà reçues à titre de subventions pour le transport en question.

En résumé, la décision du Comité de révision s'appuie sur le fait que si la plupart de ces expéditions de tourbe finissent par aboutir aux États-Unis, il est impossible de préciser quel est le pourcentage exact de marchandises qui seront exportées une année donnée. Si le but avait été d'accorder des statistiques d'exportation par producteur, par année, des règlements tout à fait différents de ceux qui existent auraient été rédigés. En conséquence, le Comité de révision a conclu qu'il était justifié de verser ces subventions.

Au cours de l'année écoulée, le comité a rejeté plusieurs demandes de camionneurs de la Région atlantique en vue d'obtenir des subventions pour le transport de marchandises en vertu de la Loi et des Réglements sur les subventions au transport des marchandises. Deux compagnies refusées pour ces motifs ont interjeté appel de la décision du comité auprès de la Cour fédérale qui n'avait cependant pas encore rendu de décision à la fin de l'année.

politique en vertu de laquelle la plupart des demandes d'autorisations permanentes de transporter des marchandises le dimanche sont maintenant décidées par audience sur le vu des arguments fournis par écrit.

Par suite de cette nouvelle politique, le comité n'a tenu qu'une seule audience publique en 1983—qui avait d'ailleurs traité à un projet d'acquisition — alors qu'elle en avait tenu 18 en 1982 et 38 en 1981. Les 25 autorisations de transport de marchandises le dimanche ont été accordées par audience sur le vu des dossiers.

Il est difficile d'évaluer quelles économies d'argent et de temps ont été réalisées par l'industrie du camionnage et ses clients en raison de la politique du comité, mais on peut en avoir une bonne indication si l'on considère que le Comité des transports par véhicule à moteur a pu réduire en permanence son budget d'exploitation d'environ 32 pour cent.

Service d'autocars Roadcruser

En décembre 1982, le service d'autocars *Roadcruser* du CN a déposé un nouveau tarif passagers local spécial (4-9) qui est entré en vigueur le 17 janvier 1983 et qui représentait une hausse de six pour cent, assurant à cette compagnie des recettes supplémentaires d'environ 230 000 \$ pour l'année 1983. Les augmentations de coût correspondant à la même période ayant été évaluées à 375 000 \$, le déficit d'exploitation global de la compagnie était estimé à environ 300 000 \$ pour 1983.

En novembre 1983, *Roadcruser* a déposé un autre tarif passagers

doit aussi prévenir tout retard injustifiable dans la livraison de marchandises.

En 1983, le comité a accordé 25 autorisations permanentes et 187 autorisations temporaires relatives à des demandes présentées par des camionneurs publics et privées en vertu de la Loi sur le dimanche. En 1982, il avait accordé 43 autorisations permanentes et 207 temporaires.

Acquisitions (article 27 de la L.N.T.)

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci ressemblerait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public.

En 1983, le comité a reçu 44 avis d'acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 27 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. Un projet a fait l'objet d'une audience publique qui a abouti à la décision de ne pas rejeter le projet d'acquisition.

Les 16 autres avis d'acquisition étaient encore à l'étude à la fin de l'année. En 1982, le comité avait reçu 19 avis d'acquisition et les avait tous reconnus. La Commission ne mène une enquête que si une personne ou un organisme représentant les transporteurs ou les entreprises de transport déposent un projet contraire à son agrément.

Audiences

Le nombre d'audiences publiques tenues par le comité a connu une baisse sensible à cause de l'adoption, en mai 1981, d'une nouvelle

Ce comité s'occupe principalement du traitement et du règlement des requêtes présentées en vertu de la Loi sur le dimanche par les transporteurs routiers qui veulent transporter des marchandises le dimanche. Il administre également l'article 27 de la Loi nationale sur les transports (L.N.T.) tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autocars ou de camions par toute autre entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement du Canada.

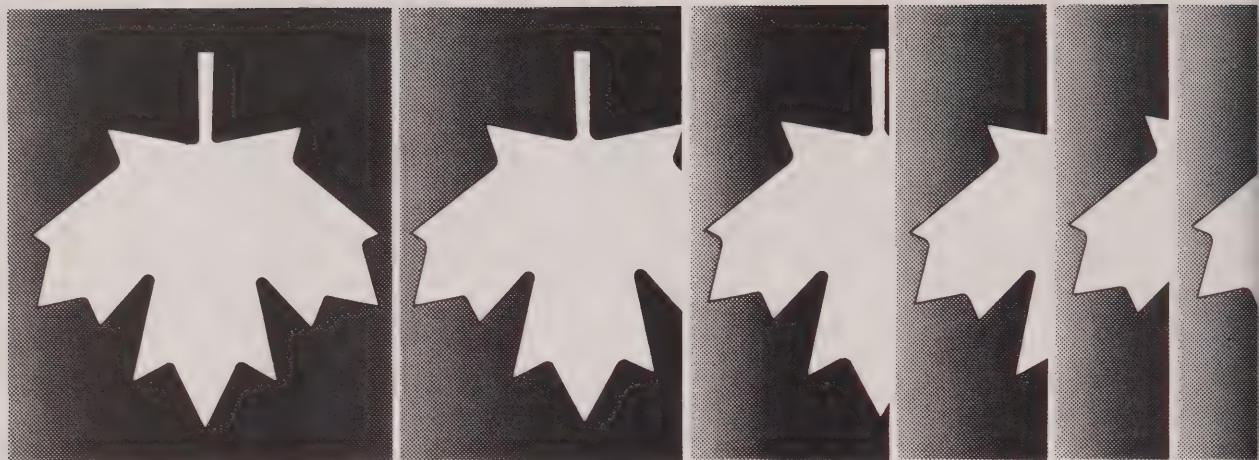
La Partie III de la Loi nationale sur les transports, qui régit directement le transport commercial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouverneur en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autocars *Roadcruser* du CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du comité depuis août 1976.

De plus, le Comité des transports par véhicule à moteur administre la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la Région atlantique. Ceux-ci comprennent le transport routier moyennant rémunération.

Loi sur le dimanche

L'alinéa 11x) de la Loi sur le dimanche permet à la Commission d'autoriser le transport de marchandises le dimanche. Avant de rendre une décision, la Commission doit tenir compte de l'objet de ladite loi, soit qu'un jour de repos soit accordé, le dimanche, dans la mesure du possible; elle

Gérald Drainville, Président
J.-L. Bourret
D.H. Jones
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.D. Thompson
J.F. Walter
B.R. Wolfe



En réponse à une plainte de la *Dominion Marine Association* au sujet d'une révision des tarifs portuaires à Port-Carter, le comité a lancé une enquête sur les tarifs portuaires pratiqués dans les ports du Saint-Laurent et sur les effets des tarifs révisés à Port-Carter sur les transporteurs des Grands lacs. La publication d'un rapport est prévue pour le début de 1984.

Le comité a poursuivi la préparation de renseignements sur les transports maritimes et l'analyse des données dans divers domaines. L'information de la base de données sur l'origine et la destination des cargaisons maritimes a beaucoup avancé. Ce programme de modernisation et de révision porte également sur les données relatives aux navires canadiens, qui sont abondamment utilisées par la Commission et d'autres ministères fédéraux. D'autre part, le comité a pour suivi sa publication des registres de la flotte commerciale canadienne.

Dans le domaine des statistiques maritimes internationales, le comité a amorcé des discussions interministérielles afin de contribuer à améliorer la collecte et l'assemblage des données.

Enquêtes et analyse économiques

En 1983, le comité a produit un certain nombre de rapports sur le commerce maritime du Canada avec les pays d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud, ainsi que sur les transports maritimes assurant ce commerce. L'accès et la participation à certains de ces échanges commerciaux sont devenus l'objet d'une réglementation unilatérale de la part de chaque pays étranger concerné. L'intérêt particulier de ces rapports tient au fait qu'ils serviront de point de départ d'une étude approfondie qui portera sur le contrôle exercé par des pays étrangers sur les transports maritimes dans les échanges économiques entre le Canada et l'Amérique latine, sur leur réglementation économique et sur les répercussions sur les échanges commerciaux canadiens et les intérêts des transporteurs.

Le comité a effectué une enquête sur les méthodes de fixation des prix adoptées par les compagnies de transport maritime à l'égard du mouvement multimodal des marchandises depuis l'Extrême-Orient jusqu'à la région centrale du Canada. Cette enquête avait été réclamée par le ministre des Transports, à la suite d'une plainte d'un groupe de transitaires internationaux de la côte Ouest. La publication du rapport est prévue pour le début de 1984.

La fraude maritime. Ce groupe se réunit en 1984 pour étudier toutes les formes de fraude maritime, y compris la piraterie.

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

La Convention des Nations Unies pour le transport des marchandises par mer ("Règlement de Hambourg") a été adoptée en 1978. Cette convention établit le régime juridique régissant le transport maritime de toutes les marchandises, sauf lorsqu'il y a affrètement et qu'il n'y a pas de participation d'un propriétaire des marchandises, à titre de tierce partie. Le Canada s'est abstenu lors du vote final en invoquant le fait qu'aucune donnée canadienne n'indiquait que l'ensemble des mesures économiques était satisfaisant. À la suite d'études entreprises par la Direction de la recherche, il semblerait cependant que l'ensemble ainsi offert par le Règlement de Hambourg pourrait en fait être satisfaisant et lever ainsi les réserves de la Commission à l'égard de l'intérêt d'adopter la Convention au Canada.

mes, des courtiers et des consommateurs, par l'intermédiaire d'un comité interministériel mis sur pied à cette fin et pour traiter de questions connexes. La Commission joue un rôle important au sein de la délégation canadienne qui a encouragé la reconnaissance internationale du principe des "périls désignés" actuellement utilisé dans l'industrie canadienne pour assurer les coques.

En 1983, la Commission a également participé à la définition des positions canadiennes à l'égard de deux autres questions discutées au sein de la C.N.U.C.E.D. : les conditions d'enregistrement des navires et la fraude maritime. En ce qui concerne le premier point, un comité préparatoire s'est réuni en 1983 et a ébauché un ensemble de principes gouvernant les conditions auxquelles les navires devraient être inscrits sur les registres nationaux de transport maritime; ces principes seront étudiés à l'occasion d'une conférence diplomatique de l'O.N.U. prévue en 1984. Au cours de ces sessions, les pays en développement ont poursuivi leurs efforts pour obtenir la cessation progressive de l'utilisation du "pavillon de complaisance" en enchaînant dans un accord international le principe du lien économique "véritable" entre le navire et son pavillon. En ce qui concerne la fraude maritime, le nombre croissant d'intrusions commerciales commises dans le domaine des marchandises et de navires a suscité la création d'un groupe intergouvernemental spécial d'étude de

Les quatre administrations de pilotage ont publié leurs projets de modifications tarifaires dans la Gazette du Canada, conformément à la Loi sur le pilotage :

Administrations de pilotage

(voir l'annexe XXIV).

diteurs désigné par le Ministre pour représenter les intérêts des expéditeurs, a demandé à la Commission d'essayer de résoudre les questions en litige par rapport à deux conférences. Le personnel du comité a mené une enquête sur la conversion des tarifs, de dollars canadiens en devises américaines, par la *Canada-Mediterranean Freight Conference* et a conclu qu'il n'y avait pas eu d'infraction à la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes. Le personnel a également fait enquête sur l'inclusion de la surtaxe de cargaison dans le taux de fret par la *East Canada-Japan/Korea Freight Conference* et a joué le rôle de médiateur lors d'une réunion des représentants de cette conférence et de ceux du conseil. La réunion n'a pas donné de résultats concluants. Au 31 décembre 1983, la Commission avait en main les documents de 48 conférences dont les membres assuraient des services dans des ports canadiens, chiffre inchangé par rapport au 31 décembre 1982. Ces 48 conférences représentent 73 compagnies qui assurent 269 services dans des ports nord-américains; 43 d'entre elles offrent des services et d'exportation dans des ports canadiens. La Commission a également en main deux contrats de location d'espace et un contrat de coordination de service, liant 11 compagnies et comportant quatre ententes de fusion de services (voir l'annexe XXIV).

Organismes internationaux

Organisation de coopération et de développement économiques (O.C.D.E.)

La Commission a une fois de plus participé, en tant que membre de la délégation canadienne, aux

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Conformément à l'article 16 de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration a déposé le règlement tarifaire pour la révoocation du service de grue qui est entré en vigueur le 15 avril 1983, ainsi que des modifications au Tarif du Pont Champlain 1983-412, qui sont entrées en vigueur le 15 décembre 1983.

— L'Administration de pilotage de l'Atlantique a fait pour la zone de pilotage atlantique et la zone non obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador, le 20 août et le 1^{er} octobre 1983; l'Administration de pilotage des Grands lacs l'a fait le 21 janvier 1983; l'Administration de pilotage des Laurentides l'a fait le 10 septembre 1983; l'Administration de pilotage du Pacifique l'a fait pour la région côtière et celle de la rivière Fraser le 2 avril, le 24 septembre et le 5 novembre 1983.

La Commission a participé lors de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.)

Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.)

La Commission a participé lors de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.), la Commission a participé à l'élaboration de la position canadienne sur la question de l'assurance maritime et a aidé à formuler des clauses internationales normales que les parties à la politique d'assurance maritime adopteraient volontairement. Elle a entretenu une liaison et une consultation étroites avec des assureurs maritimes au Canada.

Acquisitions

N'ayant été saisi d'aucune opposition, le comité a fermé le dossier de trois projets d'acquisitions en 1983 :

- Le projet d'acquisition d'intérêts, sous forme d'actions de *Atlantic Freight Lines*, de St-Jean (T.-N.) par *Canada Steamship Lines* de Montréal (Qué.) (novembre 1982).
- Le projet d'acquisition d'intérêts de *Arctic Transportation Ltd.* de Calgary (Alb.) par *Crowley International Inc.* de San Francisco, filiale de *Crowley Maritime Corporation* (mars 1983).

- Le projet d'acquisition, sous forme du transfert de la totalité des actions de *Techno-Maritime Ltée* de Québec et, indirectement, d'acquisition d'intérêts de *Navigation Sonamar Inc.* par *Transport Desgagnés Inc.* de Québec, filiale de *Le Groupe Desgagnés Inc.* (mars 1983).

En 1983, le comité a tenu des audiences publiques sur les transactions suivantes mettant en cause la compagnie des chemins de fer du Canada National (CN) :

- (1) acquisition par le CN d'actions supplémentaires d'*Euro-canadian Shipholdings Limited*; achat par le CN de certains éléments d'actif de *Task Terminal Ltd.* et de *Cast Containers Limited*, location à *Task*, par le CN, des éléments ainsi acquis et acquisition par le CN d'un droit d'option d'achat de toutes les actions ordinaires de *Task* actuelle-ment détenues par *Eurocanadian*;

- (3) les options offertes au CN de convertir ses actions privilégiées d'*Eurocanadian* en actions ordinaires de *Cast Containers*, puis d'échanger ses actions ordinaires d'*Euro-canadian* et de *InterCast S.A.* contre des actions ordinaires supplémentaires de *Cast Containers*.

Ces projets de transactions ont été publiés dans la Partie I de la *Gazette* du Canada comme suit: (1) le 9 janvier 1982, (2) et (3) le 23 octobre 1982. Les audiences ont eu lieu à Dartmouth (N.-E.) du 13 au 15 septembre 1983 et à Hull (Qué.) le 26 septembre et le 13 octobre 1983. Le comité a l'intention de rendre une décision en la matière au début de 1984.

En octobre 1982, le Comité des transports par eau a été informé que, sous réserve de l'accord de l'Agence d'examen de l'investissement étranger, la Compagnie Maritime Belge (C.M.B.) d'Anvers, en Belgique, détiendrait la totalité des actions de *Dart Containerline Ltd.* ("Dartcan Inc."). À la suite d'une audience tenue le 21 avril 1983, le comité a décidé que la transaction relevait de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports (décision 11-83 rendue le 29 août 1983) et a ordonné à la C.M.B. de publier l'avis requis. Une requête en révision de cette décision a été rejetée le 28 novembre 1983 par le Comité de révision.

Cabotage et commerce maritime

Conformément au Règlement d'exemption sur le cabotage, le comité a continué d'étudier les requêtes déposées auprès du ministre du Revenu national en vue d'une dispense de l'appli-

cation de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada. Durant l'année, 146 requêtes ont été reçues et sur ce nombre, 123 autorisations temporaires ont été accordées, huit rejetées et 12 annulées. Quarante-quatre requêtes portaient sur des navires ou des activités dont le Règlement ne fait pas mention et ont été transmises au Comité consultatif sur la disponibilité de navires canadiens, présidé par le représentant du C.T.E., avant que le Revenu Canada ne soit avisé de l'état et de la disponibilité du matériel canadien (voir l'annexe XXII).

Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, sous réserve d'obligations imposées à leurs lignes maritimes membres. La loi est en vigueur depuis le 1^{er} avril 1979 et expirera le 31 mars 1984 à moins qu'elle ne soit prolongée par proclamation pour une période maximale de cinq ans. Le comité a participé aux travaux d'un comité interministériel fédéral chargé d'examiner l'efficacité de la loi actuelle et d'étudier les propositions de modification à la loi.

Durant l'année, le *Canadian Shippers' Council*, groupe d'expé-

Organisation

Le comité est composé de sept commissaires et d'un président. Il se réunit tous les 15 jours pour étudier les questions courantes et tient des audiences publiques sur des cas importants. En 1983, il a tenu trois audiences publiques et rendu 12 décisions.

Le personnel du comité est réparti entre quatre directions:

La Direction du transport maritime international assure un contrôle de l'industrie du transport maritime international et analyse les répercussions économiques des accords bilatéraux et multilatéraux et du développement du transport maritime international sur les services de transport canadiens. La direction fournit des conseils sur les mesures à prendre pour protéger l'intérêt public canadien et représente la Commission en participant aux travaux à caractère économique des organisations internationales. Elle fait partie intégrante du Comité des transports par eau mais relève également du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne les questions de politique ayant trait à ce type de transport.

La Direction du transport économique multimodal et maritime donne des conseils à caractère économique et financier sur des questions très diverses, notamment les demandes de permis soumise en vertu de la Loi sur les transports, la participation de navires étrangers aux activités de cabotage, les demandes de renseignements qui ont rapport aux projets d'acquisitions, et l'examen des projets de changements tarifaires en vertu de la Loi sur le pilotage et de la Loi sur les transports. La direction joue un rôle

Permis délivrés en vertu de la Loi sur les transports

Activités de réglementation

Le Secréariat est chargé d'émettre les ordonnances, les décisions, les permis et d'assurer la correspondance officielle au nom du comité, de préparer les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions et de gérer les ressources humaines et financières du comité.

Dans le cadre de ses délibérations, le C.T.E. a tenu des audiences publiques à Inuvik (T.N.-O.), en mars 1983, au sujet de requêtes en exploitation de ser-

prépondérant dans le domaine des enquêtes économiques, assure la tenue de la base de données du (T.N.-O.). Il a rendu sa décision le 30 avril 1983.

Le 5 août 1983, la Commission a signé un accord avec la Gendarmerie royale du Canada (G.R.C.) aux termes duquel les agents de la G.R.C. deviennent des agents de surveillance du C.T.E. en ce qui concerne la mise en oeuvre du Protocole d'entente adopté pour l'application des mesures de délinquance de permis en vertu de la Partie II de la Loi sur les transports, S.R.C., c. T-14, 1970, en ce qui concerne le fleuve Mackenzie, le delta du Mackenzie, les eaux de l'ouest de l'Arctique, et le lac Athabasca et ses affluents.

Du fait de l'abandon prévu par la Société des transports du Nord Lité des services par eau au lac Athabasca et en réponse à une demande de permis, le comité a entrepris, en juin 1983, une enquête destinée à trouver des exploitants susceptibles de prendre la relève dans la région. Quatre candidats ont déposé une demande de permis pour la saison de navigation 1984. Le comité a l'intention de tenir une audience publique consacrée à ces demandes, à partir du 10 janvier 1984, à Fort McMurray, afin de mener à bien cette enquête.

En ce qui concerne les Grands lacs, un transporteur, *Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.*, a bénéficié d'un règlement spécial qui l'exempte des dispositions de la Loi sur les transports et l'autorise à exploiter un service de transport par navires à chargement horizontal (roll-on, roll-off) entre Windsor et Thunder Bay.

•vices dans le delta du Mackenzie et entre Tuktoyaktuk et Inuvik

treint pas indûment la concurrence et ne porte pas autrement préjudice à l'intérêt public.

Le comité est également chargé de réglementer le cabotage entre ports canadiens, qui comprend le transport de marchandises ou de passagers. Les navires battant pavillon étranger peuvent participer à ces activités de cabotage s'il n'y a pas de navires canadiens appropriés disponibles pour assurer le service. Comme le stipule le Règlement d'exemption sur le cabotage, les navires étrangers doivent demander à être dispensés des dispositions de la partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada. Dans de tels cas, la C.C.T. renseigne le ministre du Revenu national sur la disponibilité de navires canadiens appropriés.

Le comité est chargé de l'application de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes de 1979. Sur le plan international, il est courant que les compagnies maritimes assurant un service de navire de ligne (exploitation de porte-conteneurs transocéaniques soumis à des horaires fixes) forment des associations de transporteurs organisées selon des critères géographiques afin d'établir des tarifs uniformes et de coordonner les services. Aux termes de la loi canadienne, ces associations, appelées "conférences maritimes", sont autorisées à assurer un service, à condition qu'elles respectent les dispositions de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Dans le cadre de l'application de cette loi, le comité tient des relevés de tarifs et un dossier des accords, joue un rôle de conciliation entre les conférences et les expéditeurs et assure le respect de la loi.

Conformément à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, les responsabilités du comité s'étendent également aux acquisitions de compagnies de transport par eau. Lorsqu'il y a opposition à un projet d'acquisition d'une compagnie de transport par eau, le Comité des transports et soumis à ses dispositions générales, le Comité chargé de l'application des lois (C.T.E.) est chargé de l'application de la Loi sur les transports, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands lacs. Les fonctions quasi-judiciaires du comité comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du comité. Lorsque celui-ci rejette un tarif type, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du comité s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques, ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'annexe XXI).

Créé en vertu de la Loi nationale sur les transports et soumis à ses dispositions générales, le Comité chargé de l'application des lois (C.T.E.) est chargé de l'application de la Loi sur les transports, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands lacs. Les fonctions quasi-judiciaires du comité comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du comité. Lorsque celui-ci rejette un tarif type, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du comité s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques, ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'annexe XXI).

En vertu de la Loi nationale sur les transports, la Commission est chargée d'effectuer des enquêtes, de tenir des dossiers, de présenter des rapports et de fournir des conseils sur la mise au point et l'exploitation de services de transport par eau au Canada. Afin de s'acquitter de ces responsabilités consultatives, le comité assure le fonctionnement d'un programme permanent ayant trait aux questions de transport maritime international, tient à jour certaines bases de données statistiques et effectue des enquêtes à caractère économique, selon les besoins.

Le Comité des transports par eau est chargé de l'application de la Loi sur les transports, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands lacs. Les fonctions quasi-judiciaires du comité comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du comité. Lorsque celui-ci rejette un tarif type, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du comité s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques, ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'annexe XXI).

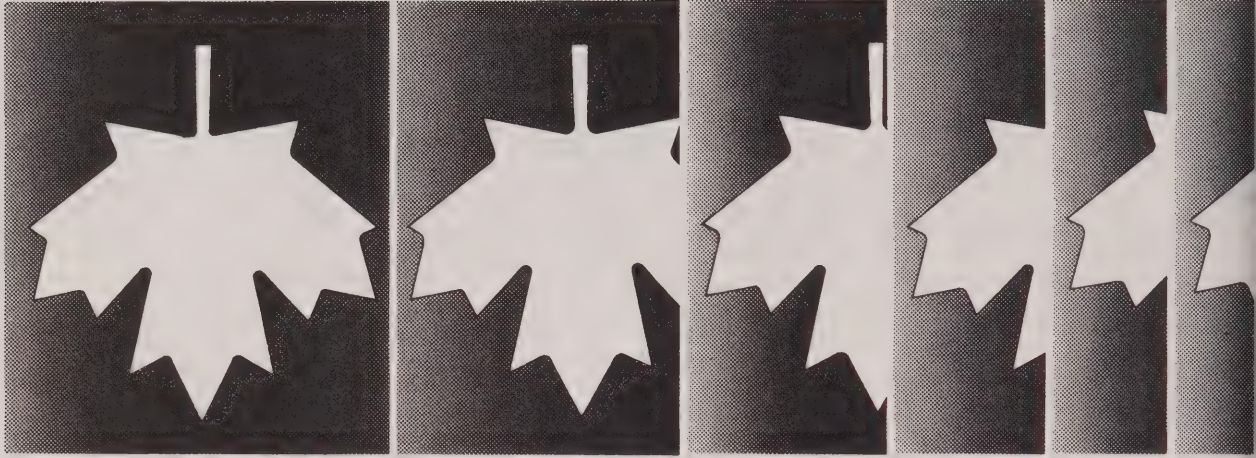
Le Comité des transports par eau est chargé de l'application de la Loi sur les transports, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands lacs. Les fonctions quasi-judiciaires du comité comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du comité. Lorsque celui-ci rejette un tarif type, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du comité s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques, ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'annexe XXI).

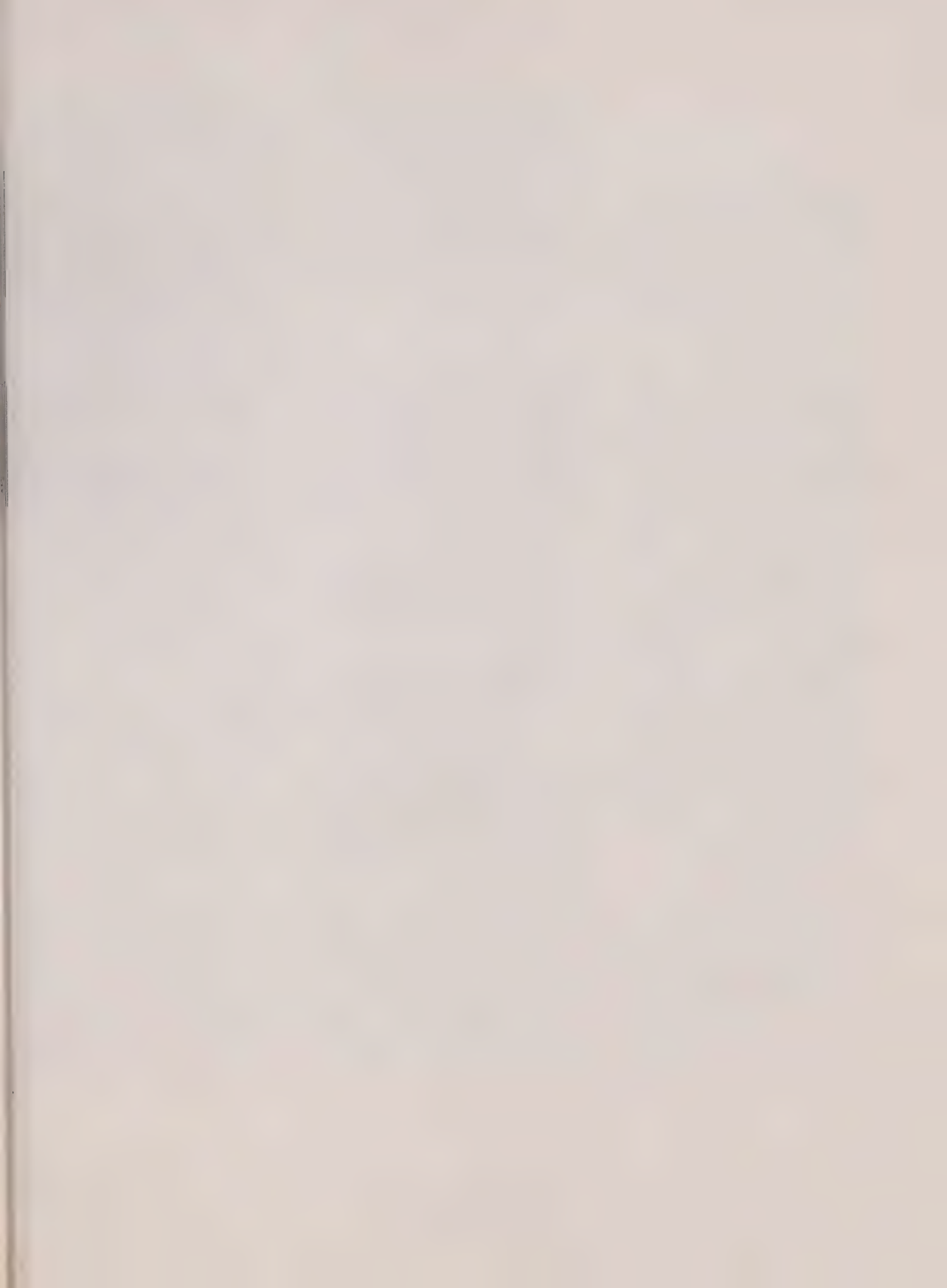
Le Comité des transports par eau est chargé de l'application de la Loi sur les transports, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands lacs. Les fonctions quasi-judiciaires du comité comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du comité. Lorsque celui-ci rejette un tarif type, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du comité s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques, ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'annexe XXI).

Le Comité des transports par eau est chargé de l'application de la Loi sur les transports, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands lacs. Les fonctions quasi-judiciaires du comité comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du comité. Lorsque celui-ci rejette un tarif type, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du comité s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques, ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'annexe XXI).

Le Comité des transports par eau est chargé de l'application de la Loi sur les transports, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands lacs. Les fonctions quasi-judiciaires du comité comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du comité. Lorsque celui-ci rejette un tarif type, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du comité s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques, ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'annexe XXI).

Paul Langlois, Président
R.A. Azzie
D.H. Chapman
D.H. Jones
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan
J.F. Walter
B.R. Wolfe





Billings (Montana) et Calgary (Alb.) en utilisant des aéronefs à voilure fixe du Groupe G. Le comité a en effet conclu que la manière dont ce service proposé était conçu n'en faisait pas un service régional et local au sens où l'entendaient les Notes L-9 et 278 échangées entre les États-Unis et le Canada.

La décision n° 7673 du 11 octobre 1983, rendue à la suite d'une audience publique tenue à Kelowna (C.-B.) en avril 1983, approuve, pour une période de deux ans, une demande présentée par Kelowna Flightcraft Air Charters Ltd. en vue de l'autorisation d'exploiter un service international de classe 9-2 entre Penticton (C.-B.) et Spokane (Washington) au moyen d'aéronefs à hélice de Groupe E, jusqu'à concurrence d'un maximum de sept voyages aller-retour hebdomadaires entre Spokane et Penticton.

La décision n° 7686 du 20 octobre 1983 a rejeté une requête de Pacific Western Airlines Limited en vue de modifier certaines des conditions de son permis de classe 1 afin de pouvoir assurer un service sans restriction entre Calgary et Vancouver et entre Edmonton et Vancouver. Comme cette proposition entraînait certaines répercussions du fait de l'exploitation, par des transporteurs aériens nationaux, de services de navette au sein d'un réseau de transporteurs régionaux, le comité a proposé la tenue d'une audience publique pour étudier la question.

La décision n° 7743 du 21 novembre 1983 n'a pas rejeté la prise de contrôle de Pacific Western Airlines Limited, jusqu'à la controverse par le gouvernement de la province de l'Alberta, par la Pacific Western Airlines Corporation, en totalité au gouvernement de la province de l'Alberta.

La décision n° 7791 du 15 décembre 1983, rendue à la suite d'une audience publique tenue en avril 1983 à Hull (Qué.), n'a pas reconnu le changement du contrôle d'Okanagan Helicopters Ltd. et son passage de Wescan Resource Equipment Ltd. à United Helicopters Limited, Wescan Resource Equipment Ltd. et The Resource Service Group Ltd.

La décision n° 7700 du 25 octobre 1983, rendue à la suite d'une audience publique tenue à Hull (Qué.) en décembre 1982, janvier et février 1983, a approuvé avec certaines modifications les requêtes présentées par Federal Express Corporation et Airborne Express Corporation en vue d'obtenir l'autorisation d'assurer des services aériens de courtier entre divers points des États-Unis et du Canada.

La Section de la surveillance a poursuivi ses activités dans le domaine de la formation conjointement avec ses homologues de l'Administration canadienne des transports aériens (A.C.T.A.). Des membres de la section ont suivi ou animé quatre séances de formation de l'A.C.T.A.

Audiences publiques

En 1983, le comité a tenu des

audiences publiques pendant 32 jours, y compris une audience qui

avait commencé en 1982 mais

s'est poursuivie en 1983. Ces

audiences ont eu lieu à St-Jean

(T.-N.), Hull (Qué.), Barrie (Ont.),

Edmonton (Alb.), Yellowknife

(T.-N.-O.), Vancouver, Kelowna,

Campbell River et Prince George

(C.-B.) et ont porté sur diverses

questions allant des services d'aé-

ronets à la politique tournante et des

services aériens de messageries

au changement de contrôle d'un

important exploitant d'hélicop-

tères et aux demandes de permis

de classes 2, 3, 4, 7, 9-2 et 9-4.

Une audience publique sur la

réglementation des services

aériens commerciaux assurés au

moyen d'aéronefs à voilure tour-

nante, mais excluant les requêtes

de permis, a été tenue dans cinq

villes canadiennes, au printemps

de 1983.

L'audience a étudié, entre autres,

l'incidence de la déréglementation

partielle adoptée en avril 1980 par

la C.C.T., à la demande du mini-

sible des demandes déposées et

attendues, en vertu de l'Échange

de notes, L-9 et 278, de l'Accord

liés entre les États-Unis et le

Canada, le comité a, en août

1983, fait connaître au Civil Aero-

navics Board les critères qu'il

juge appropriés pour les services

un service de classe 9-3 entre

Autres questions

La commission pourrait recommander au ministre des Transports. L'audience nationale sur les tarifs aériens, la tenue d'une audience distincte sur le coût des transports aériens dans le Nord et les régions éloignées, laquelle se déroulera dans un certain nombre de localités du Nord et de collectivités éloignées.

À la suite d'une demande du Ministère qui préconisait la tenue d'une audience publique sur les tarifs aériens, le comité a tenu une conférence pré-audience à la mi-novembre afin de déterminer la portée, la date et l'endroit de cette audience devant débuter en février 1984. Elle traitera de la question des tarifs aériens intérieurs et des incidences des tarifs transfrontaliers et internationaux; l'audience portera également sur la réglementation des VRA intérieurs et AVTC intérieurs dans le but de déterminer les modifications éventuelles que le comité pourrait apporter à ces politiques ou à ces méthodes, de décider des modifications éventuelles au Règlement sur les transporteurs aériens que le comité pourrait recommander à la Commission, et de déterminer les modifications éventuelles à la politique nationale du transport aérien que la Commission pourrait recommander au ministre des Transports.

La décision n° 7235 du 4 février 1983 a approuvé une requête

déposée par *Eastern Provincial Airways Ltd.* en vue de supprimer

une clause qui lui interdisait d'ex-

ploiter des services de navette

entre Montréal et Fredricton et

(N.-B.).

La décision n° 7556 du 19 août

1983 a approuvé, pour une

période de deux ans, une requête

déposée par CP Air et par *East-*

ern Provincial Airways Limited

pour que CP Air puisse accorder

sous contrat à *Eastern Provincial*

segment Montréal et Halifax auto-

risée en vertu du permis n°

A.T.C. 3092/80(S) de CP Air, au

moyen d'aéronefs du groupe F.

La décision n° 7629 du 20 sep-

tembre 1983 a rejeté une requête

d'obtenir l'autorisation d'exploiter

un service de classe 9-3 entre

Décisions importantes

Conformément à ces critères, les

requêtes présentées par *Empire*

Airlines et *Eastern Air Lines* leur

ont été renvoyées et une requête

de *Northwest Airlines* a été

rejetée.

La décision n° 7235 du 4 février

1983 a approuvé une requête

déposée par *Eastern Provincial*

Airways Ltd. en vue de supprimer

une clause qui lui interdisait d'ex-

ploiter des services de navette

entre Montréal et Fredricton et

(N.-B.).

En mars et en avril 1983, le personnel de la Direction de l'analyse des services aériens et de la Division de l'Ouest de la Commission a mené sur place une enquête sur les services aériens du centre-nord de la Colombie-Britannique afin d'actualiser un certain nombre de questions intéressant le Comité des transports aériens. Il s'agissait notamment du marché des vols d'affrètement à Fort St. John, des services à Tumbler Ridge et du service à taux unitaire et d'affrètement à taux unitaire entre Prince George et Rince Rupert. Les résultats de cette étude ont été publiés en décembre 1983 dans le "Rapport de l'enquête sur les services aériens dans la région centre-nord de la Colombie-Britannique".

Le personnel de la Direction de l'analyse des services aériens a participé avec celui de la Direction d'un rapport publié en novembre 1983 et intitulé "Revue des tarifs aériens réduits: Les cinq premières années". Ce rapport présente les résultats d'une enquête détaillée effectuée par le C.T.A. sur les tarifs réduits au cours de la période 1978-1982. Il constitue le quatrième d'une série d'examen des tarifs réduits effectués dans le cadre d'un projet permanent mené conjointement par la Direction de la recherche et le Comité des transports aériens et établi en marge de l'expérience de trois ans relative aux tarifs aériens réduits sur les vols intérieurs, qui avait été

entreprise en 1978 sur les instructions du gouverneur en conseil.

En 1983, un certain nombre de documents de travail ont été réalisés pour servir d'articles de fond aux participants aux audiences publiques et à une conférence pré-audience qui eut lieu dans le courant de l'année. Ils traitaient des sujets suivants: "Commercial Helicopter Operations: A Review of Economic Regulation, Operating Environment and Results", qui a précédé une audience publique portant sur l'industrie de l'exploitation des hélicoptères ayant eu lieu en mars et en avril; "Réglementation des services aériens de courtoisie", qui a précédé une audience publique consacrée à ce sujet en novembre; "Réglementation des vols intérieurs de types VARA et AVTC", qui a précédé une conférence pré-audience sur la politique d'établissement des tarifs aériens qui s'est également déroulée en novembre.

Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux

Des vérifications ont été effectuées, conformément à la politique sur les subventions versées aux transporteurs aériens régionaux, relativement aux activités de 1982 de Québecair et de Eastern Provincial Airways Ltd. Le comité a versé des subventions à Québecair pour ses services en bas de la rive Nord et à Eastern Provincial Airways Ltd. pour compenser des pertes subies en assurant un service essentiel dans les régions éloignées.

Subvention accordée au service aérien local des Prairies

Au nom de Transports Canada, le comité a effectué une vérification du montant des subventions à verser par Transports Canada à *Perimeter Airlines (Ireland)* pour assurer des services sur les routes Winnipeg-Dauphin-Brandon et Saskatoon.

Surveillance

En 1983, la Section de la surveillance a fait enquête sur 367 causes dont 161 ont été renvoyées à la Gendarmerie royale du Canada (G.R.C.) chargée de faire des enquêtes plus approfondies en vue de peut-être intenter le plus retenu l'attention de la section ont continué à avoir trait aux allégations d'activités illégales de la part de transporteurs aériens, sous le couvert d'accords de location ou de gestion.

Le Protocole d'entente relatif à la surveillance, signé entre la C.C.T. et la G.R.C., a été ratifié et a considérablement amélioré la coordination des interventions du C.T.A. et de la G.R.C. aux accusations d'activités illégales de la part de transporteurs aériens commerciaux. Pour accroître l'efficacité de ces efforts conjoints, la section a présenté 12 exposés officiels sur les méthodes d'enquête devant le personnel de la G.R.C. à divers endroits au Canada, conformément à la Partie II de la Loi sur l'aéronautique et aux Règlements connexes.

férentes, et s'appliquent uniquement au transport des personnes requises pour aider à la prestation du service spécialisé;

— une dispense de durée indéfinie pour les candidats aux permis AAD et APS de classe 7 de la nécessité de prouver que le service répond aux besoins présents et futurs du public; les candidats doivent cependant convaincre le comité que le service aérien commercial envisagé sera financièrement viable et qu'ils ont une capacité financière suffisante pour assurer le service aérien pour lequel ils ont fait une demande;

— la prolongation jusqu'au 8 février 1985 de la suspension des droits primaires de services de transport pour le transport d'affrètement pour le transport du détail et l'autorisation de partage des affrètements complets d'origine canadienne, à la condition que ceux-ci soient limités au transport du détail; la suppression de la nécessité pour les acheteurs de titres de transport VARA et VARA intégré de verser le montant total de leur billet avant le commencement du voyage;

— la réduction des délais prévus pour le dépôt des demandes VARA/AVTC et AVTC de 75 à 45 jours avant la date proposée d'exploitation;

— l'autorisation d'annoncer et de vendre des places revendables sur vols d'affrètement avant l'approbation du C.T.A., à la condition d'ajouter la mention

"sous réserve de l'approbation du C.T.A.", et la réduction de la somme de renseignements que doit contenir la réclamation de l'affrèteur;

— l'augmentation de l'assurance minimale applicable aux passagers jusqu'à concurrence de 300 000 \$ par place, plus une limite plus élevée de responsabilité publique allant d'un minimum de 1 000 000 \$ pour les aéronefs des groupes A, B, A-RW et B-RW à un montant supérieur pour les aéronefs de plus grande taille en fonction de la charge maximale au décollage de l'appareil;

— l'obligation pour tous les transporteurs titulaires d'un permis de déposer un certificat d'assurance;

— l'adoption d'une modification qui permet au Comité des transports aériens d'accorder un caractère confidentiel aux renseignements d'ordre financier ou interne qui concernent un candidat à un permis ou un transporteur aérien, ce qui évite de les rendre publics;

— une nouvelle prolongation jusqu'au 1^{er} juin 1984, de certaines dépenses relatives aux exigences des services aériens commerciaux effectués au moyen d'aéronefs à voilure tournante.

Modifications à l'étude au 31 décembre 1983

Les modifications du Règlement à l'étude, dont la plupart ont fait l'objet d'un avis public, mais qui n'ont pas encore été soumises à la Commission, portent sur les points suivants :

— intégrer au Règlement sur les transporteurs aériens des conditions et exigences relatives à

la propriété, à l'actif et aux finances, que le C.T.A. a imposées depuis bon nombre d'années aux transporteurs qui demandent des permis, selon une politique qu'il s'effait établir;

— permettre aux transporteurs aériens des classes 1, 2 et 3 d'affrêter des aéronefs d'autres transporteurs pour desservir les points mentionnés dans leur permis, moyennant un certain taux unitaire de transport, lorsqu'ils ont besoin d'aéronefs supplémentaires à cause de la demande ou s'ils ont des problèmes d'entretien;

— autoriser les vendeurs d'aéronefs commerciaux à faire la démonstration de leur produit à des clients éventuels et à recouvrer de ces clients certains coûts directs d'exploitation, sans qu'ils aient à détenir un permis valide d'exploitation aérien;

— procéder à des modifications qui dispenseraient les exploitants d'aéronefs ultra-légers/extra-légers de l'obligation de détenir un permis commercial valide pour louer les appareils sans équipage ou les utiliser pour l'entraînement au vol;

— réduire de 45 à 30 jours les délais prévus pour le dépôt des demandes pour les vols d'affrètement complet de classe 9-4, présentés par les transporteurs canadiens des groupes A à E, ainsi que pour tous les vols d'affrètement de classe 9-4, effectués par les transporteurs étrangers.

En juillet 1983, CP Air a déposé des tarifs en vue d'une vente de places à prix réduits prévue pour l'automne. Après examen, le comité a jugé que ces tarifs pouvaient être considérés comme inéquitables et déraisonnables et a décidé de surseoir à leur acceptation. Le transporteur a présenté de nouvelles justifications et le comité est revenu sur sa décision en août. Cette mesure a permis à Air Canada d'adopter, à son tour, des tarifs équivalents.

En octobre 1983, Nordair a pris des mesures pour offrir les mêmes réductions de prix qu'Air Canada pour les parcours sur lesquels les deux transporteurs ont des services concurrentiels. Le comité a toutefois demandé à Nordair d'offrir ces tarifs à l'entière satisfaction de son réseau intérieur, ce qui a été fait, si bien que les col-lectivités du Nord ont pu, à leur tour, bénéficier de tarifs réduits.

Modifications au Règlement

Modifications approuvées par la Commission

De nombreuses modifications ont été apportées en 1983 au Règlement sur les transporteurs aériens. Les plus importantes portaient sur les points suivants :

— L'élargissement de la définition des services aériens commerciaux d'affrètement de classe 4 afin de permettre la prestation de la plupart des services spéciaux de classe 7 à partir de n'importe quel point du Canada — (les services de classe 7 sont tenus de fournir quelque chose de plus que les services de classe 4, ou des prestations dif-

ployées par l'A.T.A.I. sur le plan multilatéral, pour résoudre certains problèmes urgents de tarifs concernant les services aériens réguliers entre le Canada et l'Europe.

La direction a continué à assumer la présidence du comité national de facilitation dont les travaux portent sur le programme de facilitation de l'O.A.C.I. (Annexe 9 à la Convention de Chicago), ainsi que du Comité interministériel pour les activités de l'O.A.C.I. relatives aux droits aériens internationaux.

Réunions avec les associations de transporteurs aériens

À l'invitation des organismes concernés, les commissaires et agents supérieurs du C.T.A. ont assisté aux assemblées annuelles d'associations de transporteurs aériens, tenues au cours de l'année, et qui ont fourni d'excellentes occasions d'établir un dialogue avec les transporteurs, et de répondre directement aux questions qui intéressent l'industrie ou certains de ses secteurs.

Tarifs et taux

Un membre du personnel a continué à représenter le Canada au sein de l'équipe d'experts de l'O.A.C.I. chargée de la réglementation des services de transports aériens. Cette équipe a tenu sa septième réunion en mars 1983, au cours de laquelle elle s'est particulièrement adonnée à l'élaboration de lignes directrices pour la réglementation du transport aérien non régulier.

Autres réunions internationales

La direction a participé à Washington, les 9 et 10 février 1983, à une réunion portant sur la mise en oeuvre de la Déclaration de Bonn de 1978 relative à la saisie illégale d'aéronefs. L'intervention du C.T.A. a surtout trait aux techniques de réglementation et à la coordination avec les activités de l'O.A.C.I.

Les sixième et septième réunions de la C.E.A.C. et des États-Unis d'Amérique sur l'établissement des prix à l'égard de l'Atlantique-Nord se sont déroulées à Paris, du 6 au 8 juillet 1983, et à Washington, du 24 au 29 octobre 1983. Un représentant du C.T.A. a assisté, à titre d'observateur officiel, aux discussions qui ont porté sur certains éléments du Protocole d'entente de 1982 entre les États-Unis et certains États membres de la C.E.A.C.

Un agent de la direction a représenté le Canada, à titre d'observateur, à la réunion spéciale de la conférence 12 sur les tarifs des voyageurs de l'A.T.A.I. — Canada/Europe, tenue à Bruxelles, du 1^{er} au 3 juin 1983. Cette réunion se déroulait dans le cadre des efforts

vigueur.

Le programme "six et cinq" du gouvernement fédéral a obligé le comité à contrôler les augmentations de tarifs, de taux et de fret imposées par les transporteurs aériens. Cette activité du comité a accaparé plus de temps qu'auparavant et il en sera de même tant que le programme sera en

Négociations bilatérales

Après que le ministre des Transports eut annoncé le 8 février 1983 que des exceptions au moratoire de 1976 sur la desserte de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto par d'autres transporteurs étrangers seraient étudiées cas par cas, des négociations ont eu lieu à la demande des pays suivants : Portugal — du 15 au 18 août et Danemark,

Norvège, Suède — du 11 au 13 octobre 1983. Bien que ces négociations n'aient pas abouti, elles devraient reprendre en 1984. Une quatrième série de négociations a eu lieu à Ottawa du 29 au 31 août 1983 à la demande du gouvernement mexicain dans le cadre de négociations ayant pour objet de modifier l'accord de 1961. Bien qu'elles n'aient pas abouti, elles ont permis aux délégations de préciser leur position. Le Mexique souhaite obtenir le droit d'exploiter des vols sur le marché Canada-Mexique et d'augmenter ses activités d'affrètement, alors que ce qui intéresse le Canada c'est d'éliminer certains éléments de l'ancien accord qui permettraient à un transporteur canadien de recommencer à assurer des services à horaire fixe. Une cinquième série de négociations est prévue en 1984.

Consultations

Les autorités aéronautiques canadiennes ont eu des consultations avec leurs homologues de l'Administration de l'aviation civile polonaise le 28 janvier 1983 au sujet des vols d'affrètement; avec le ministère hollandais de l'Aviation civile le 2 mars 1983, sur des

accord autorise une compagnie aérienne désignée par la Roumanie à exploiter des services aériens entre ce pays et Montréal et au-delà jusqu'à New York avec des droits de trafic en transit pour les vols destinés à deux des villes suivantes ou en partant : Copenhague, Vienne, Amsterdam ou Bruxelles. Une compagnie canadienne désignée peut exploiter des vols sur Bucarest avec des droits de trafic sans restrictions à un point intermédiaire et deux autres points au-delà. L'accord prévoit également des droits de transit ouvert à Bucarest à destination et au départ de points situés dans des pays tiers pour le transporteur canadien et, pour plus tard, un droit de trafic intermédiaire conditionnel pour le transporteur roumain.

Sainte-Lucie

Les négociations, qui se sont déroulées à Castries (Sainte-Lucie) du 21 au 23 septembre, ont abouti à la conclusion, sous réserve de l'approbation des autorités supérieures, d'un accord de services aériens. Aux termes des échanges de notes supplémentaires, le gouvernement de Sainte-Lucie est autorisé à désigner le transporteur appartenant au gouvernement de Trinité et Tobago, et contrôlé par lui, comme transporteur chargé de l'exploitation des services faisant l'objet de l'accord. Celui-ci permet à Sainte-Lucie de desservir immédiatement Toronto via des points intermédiaires aux Caraïbes et de desservir plus tard Montréal, sous certaines conditions. En échange, le Canada est autorisé à desservir Sainte-Lucie à partir de n'importe quel point du Canada via deux points aux Caraïbes et deux points au-delà de Sainte-Lucie, avec des droits de trafic sans restrictions.

questions d'affrètement et de tarifs; et avec le Bureau fédéral de l'aviation civile suisse, les 15 et 16 juin, au sujet de tarifs. Les autorités aéronautiques d'un certain nombre d'autres pays ont également été consultées par correspondance.

Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.)

Un représentant de la direction a continué à remplir les fonctions de délégué canadien substitut auprès du Comité des transports aériens de l'O.A.C.I., qui est un organisme permanent s'occupant du transport aérien et de questions économiques.

La direction a participé à la 24^e session de l'Assemblée de l'O.A.C.I. tenue à Montréal, du 20 septembre au 7 octobre 1983. Durant les travaux préparatoires à cette réunion, la direction a participé à diverses questions économiques ainsi que des points juridiques connexes. À l'Assemblée, le représentant du comité était chargé d'assurer la participation canadienne à la Commission économique de cette réunion. L'Assemblée a établi un certain nombre de conditions qui auront un effet sur l'évolution du transport aérien international.

Un membre du personnel a participé à la 25^e session du Comité juridique tenue à Montréal, du 12 au 15 avril 1983, qui a établi le programme de travail de l'O.A.C.I. dans le domaine juridique et a étudié, entre autres, dans le cadre du Traité de Varsovie, la responsabilité des compagnies aériennes et celle des organismes de contrôle de la circulation aérienne.

contribuent à accroître les avantages économiques pour le Canada et les transporteurs aériens canadiens. Bien que faisant partie du Comité des transports aériens, la direction relève également du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne les questions de politiques sur le transport international.

La direction est principalement chargée de collaborer, avec d'autres ministères, à la préparation et à la négociation d'accords avec des gouvernements étrangers non-donnant lieu à la création de services aériens, modification de services aériens, d'ajouter à la mise en œuvre et à l'administration de ces accords en

procédant, en particulier, à l'analyse et à l'interprétation de leurs conditions et dispositions en vigueur, d'informer les intéressés par des dépêches ou autres moyens de transport canadiens, de consulter les autorités aéronautiques étrangères au sujet de l'exécution de services aériens internationaux réguliers et d'affirmer, et de représenter les intérêts canadiens aux réunions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) et la Commission européenne de l'aviation civile (C.E.A.C.).

Direction de l'exploitation

« Cette direction compte deux divisions : la Division des permis et la Division des tarifs et des services.

a Division des permis veille à l'application des lignes de conduite et des règlements sur la délivrance des permis d'exploitation.

tion de services aériens intérieurs et internationaux. Elle est formée de quatre sections.

La Section des services intérieurs s'occupe principalement d'analyser et de l'application des règlements régissant la délivrance de permis d'exploitation des services à taux unitaires, des services spéciaux et des services d'affrètement. Elle étudie les plaintes alléguant l'exploitation de services non autorisés à partir de la base d'un autre transporteur ou entre des points prévus dans le permis d'un autre transporteur.

La Section des services internationaux délivre les permis d'exploitation des services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement, en provenance ou destination du Canada; elle exerce une surveillance sur les numéros internationaux d'affrètement avec réservation anticipée et voya- gés tout compris. Enfin, elle participe à certaines négociations internationales entre le Canada et d'autres pays (voir les annexes XVIII et XIX).

La Section de l'analyse produit des rapports analytiques sur les règlements, permis et requêtes. La Section de la surveillance est chargée de faire enquête sur les services aériens exploités illégalement et sans autorisation. En plus du personnel de son bureau principal à Ottawa, la section compte des agents à Vancouver, à Edmonton et à Winnipeg.

La Division des tarifs et des services assure le respect des engagements du comité en matière de tarifs, de taux et de services, et compo-
rte trois sections.

des services à taux unitaires des transporteurs aériens réguliers des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3. La Section des services d'affrètement est chargée des tarifs et des services d'affrètement des transporteurs des classes 4 et 9-4. La Section des dossiers tient le dossier public de tous les tarifs et horaires ou tableaux de service déposés auprès du C.T.A. (voir les annexes XIX et XX).

La division s'occupe des enquêtes sur les plaintes ainsi que des allégations d'intrusions de la part des transporteurs aériens. La division a également encouragé l'adoption de certaines dispositions relatives aux tarifs et contrats qui permettent de définir plus clairement les conditions dans lesquelles le transporteur est disposé à transporter les handicapés et (ou) est capable de le faire. En outre, du fait que l'établissement de tarifs internationaux

ment de celui qui joue sur le plan intérieur, la division intervient constamment dans l'établissement des prix ayant cours dans le domaine du transport aérien international, grâce à des accords bilatéraux avec d'autres pays, à des entretiens multilatéraux avec des groupes de pays (C.E.A.C.-C.A.C.I.) ou aux conférences tarifaires des associations internationales de transporteurs aériens (A.T.A.I.).

Points saillants des activités

activités

Roumanie

Un accord paraphé en juin 1981, sous réserve de l'approbation des autorités supérieures, a finalement été signé le 27 octobre 1983. Cet

Organisation

Le personnel du comité est réparti entre quatre directions : la Direction de l'Administration, la Direction de l'Analyse des services aériens, la Direction du transport aérien international et la Direction de l'Exploitation, qui relèvent toutes du directeur exécutif du C.T.A.

**Direction de
l'administration**

La Direction de l'Administration comprend le Secréariat du comité et la Section des services financiers et administratifs. Le secrétariat prépare les décisions, les ordonnances, les avis d'audience, ainsi que les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions du comité.

**Direction de
l'analyse des
services aériens**

Les cinq divisions de cette direction effectuent des analyses et conseillent le comité dans les domaines de l'économie, de la réglementation, des finances et de l'exploitation.

«déterminer si les services proposés répondent au public, fournir du personnel supplémentaire lors des manifestations et mener des enquêtes et des études économiques sur les activités déterminées de transporteurs aériens et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique.

La Division de l'analyse financière conseille le comité à propos du caractère équitable et raisonnable des projets de modifications des taux et des tarifs, des subventions aux transporteurs aériens, de la capacité financière des

transporteurs assurement des services aériens d'affrètement internationaux et internationaux, et des dispositions relatives à la protection des paiements anticipés des passagers.

La Division de l'analyse de l'exploitation étudie l'exploitation et la gestion des transporteurs aériens et fait des enquêtes et des rapports sur le rendement et les caractéristiques d'utilisation des aéronefs et du matériel utilisés dans le cadre de certains services aériens commerciaux. La division est également chargée de superviser le traitement informatisé des statistiques de l'aviation.

La Division des conseils en matière de politique élaboré et recommande des changements aux aspects économiques du Règlement sur les transporteurs aériens et participe aux comités interministériels chargés de l'élaboration des politiques gouvernementales dans le domaine aéronautique. De plus, elle examine et recommande des modifications aux exigences du comité en matière de rapports statistiques et le représente à des conférences de nature économique et statistique de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O.A.C.I.).

**Direction du
transport aérien
international**

La direction veille à ce que les mécanismes de réglementation applicables aux services internationaux des transports aériens, bilatéraux et multilatéraux, répondent aux besoins des passagers canadiens et du transport aérien et

Le Comité des transports aériens (C.T.A.) est chargé de l'application de la Partie II de la Loi sur l'aéronautique et de la rédaction du Règlement sur les transports aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités et pouvoirs

Vue d'ensemble

En vertu de la Loi nationale sur les transports, le comité veille à promouvoir un réseau national de transport aérien efficace, au plus bas prix possible, capable de répondre aux besoins de voyages aériens des Canadiens et des visiteurs au Canada. Le comité réglemente l'entrée des transporteurs aériens sur le marché et leur sorte, veille à ce que les tarifs imposés par les transporteurs aériens soient justes et équitables, fait respecter la réglementation économique que fixée par la Partie II de la Loi sur l'aéronautique, élabore et promulgue des ajouts et des modifications au Règlement sur les transporteurs aériens, afin d'assurer l'efficacité du transport aérien, et conseille le ministre des Transports sur les questions touchant l'aviation civile.

Permis

Aux termes de la Loi sur l'aéronautique, l'exploitation de services aériens commerciaux exige la délivrance de permis aux transporteurs aériens. Dans certains cas, il doit être prouvé que les services proposés répondent aux besoins présents et futurs du public, alors que d'autres demandes n'ont qu'à faire la preuve de la capacité financière et opérationnelle du transporteur. Toutefois, aucun permis n'est requis pour des activités comme la pul-

Le prix et les conditions de transport des voyageurs et des marchandises sont régis par les tarifs publiés par les transporteurs, déposés auprès du comité et acceptés par lui. Le public peut se procurer ces tarifs auprès du transporteur ou du comité.

Tarifs et services

Après avoir examiné la requête accompagnée des documents qui la justifiaient, et les objections qui demandent de modification y afférentes, le comité rend une décision qui, si elle est favorable, donne lieu à la délivrance d'un permis approprié sous réserve que le requérant se conforme aux exigences d'ordre financier ou autre du comité (voir l'annexe XVII).

Les tarifs doivent être clairs et précis. Les conditions de transport et le niveau des tarifs doivent être justes et raisonnables. Les restrictions imposées dans le cas des tarifs très réduits ont pour but d'optimiser l'utilisation des ressources du transporteur, sans pour autant diminuer l'accès aux services essentiels offerts à

Surveillance

Le comité doit également s'assurer que personne n'exploite un service aérien commercial sans être titulaire d'un permis valide ou que les titulaires de permis n'exploitent pas de tels services dans des conditions contrevenant à leurs permis ou à leurs tarifs. Dans de tels cas, des inspecteurs et le personnel chargé de la délivrance des permis et des tarifs effectuent une enquête.

Analyse de la réglementation

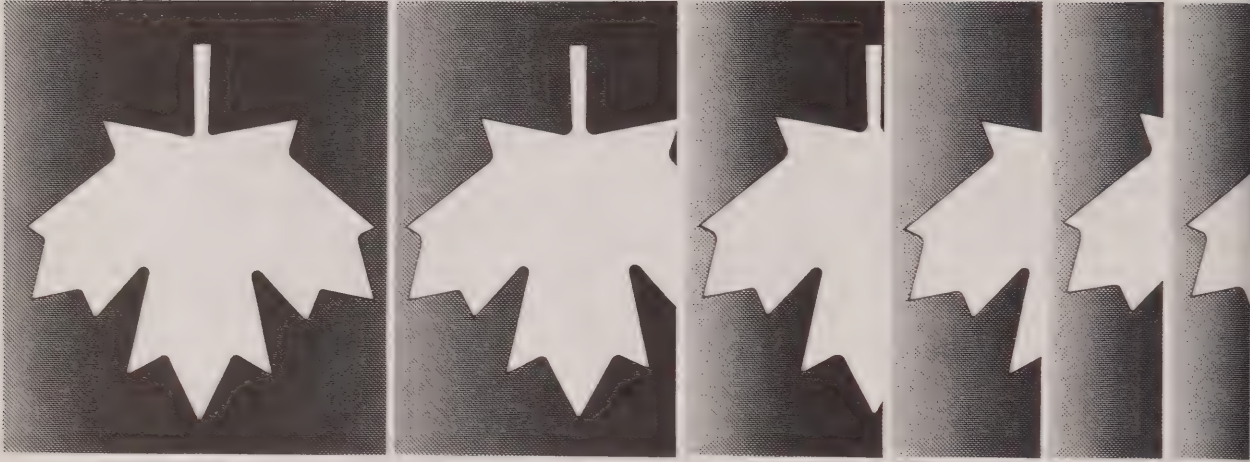
Le comité revoit le Règlement sur les transporteurs aériens de sa propre initiative ou lorsque les transporteurs aériens ou le public attirent son attention sur l'existence de problèmes. Les changements proposés sont annoncés, les commentaires des personnes intéressées sont examinés et les recommandations sont soumises à l'approbation de la Commission.

Administration des subventions

La politique fédérale relative aux transporteurs aériens régionaux leur permet de recevoir certaines subventions. Le comité a la charge de vérifier la situation financière des transporteurs avant que des subventions ne soient autorisées. Pareillement, c'est le personnel du comité qui vérifie les contrats de services aériens subventionnés par Transports Canada.

plein prix. Le comité est autorisé à prendre certains mesures en présence de prix qui ne sont pas raisonnables ou en cas de discrimination.

M.D. Armstrong, Président
R.A. Azzie
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Paul Langlois
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.D. Thompson
Anne-Marie Trahan
B.R. Wolfe



Dans le cadre de sa responsabilité qui consiste à assurer des services informatisés à d'autres directions du comité, la division a élaboré plusieurs nouveaux systèmes informatisés concernant, entre autres, les données sur les accidents de chemin de fer et la compilation de renseignements sur les ordonnances émises par le comité. La division a fait l'achat de trois micro-ordinateurs permettant de faciliter le traitement effectué sur de plus petits systèmes du comité et de réduire l'augmentation des frais de prestation de services informatisés.

Division des services ferroviaires

Cette division détermine et recommande les paiements à verser, au titre de subventions, aux compagnies ferroviaires dont les services obligatoires au public sont déficitaires, assure des services d'analyse à l'occasion des audiences publiques, mène annuellement des enquêtes sur les montants que le CN et CP Rail exigent de VIA Rail, et établit des prévisions de coûts pour déterminer l'échelle des tarifs marchandises.

En 1983, la Commission a continué d'accorder son appui financier aux services voyageurs admissibles non exploités par VIA Rail. Un programme important, lancé en 1982 pour régler complètement les demandes de subventions applicables aux années 1977 à 1980 inclusivement et portant sur des embranchements de CP Rail, s'est terminé comme prévu le 31 mars 1983. Un programme analogue visant à régler les demandes de subventions applicables aux années 1978 à 1981 inclusivement et concernant des embranchements du CN est censé être réalisé d'ici le 31 mars 1984. Dans le cadre du programme institué en juillet 1981, des audiences publiques ont été tenues en 1983 sur neuf requêtes en abandon d'embranchements, dont deux par la Division de l'Ouest. Des avis sur neuf autres requêtes ont été publiés pour informer le public, sans qu'il ait fallu tenir d'audiences publiques, et cinq décisions connexes ont été rendues, dont deux par la Division de l'Ouest. En outre, les compagnies ferroviaires ont déposé 17 nouvelles requêtes en abandon d'embranchements en 1983. La Commission a tenu cinq audiences publiques relativement à des requêtes en suppression de services de trains de voyageurs en 1983.

À la demande du ministre des Transports, la Commission fait annuellement enquête sur les montants que le CN et CP Rail imputent à VIA Rail pour des services exploités dans le cadre des services voyageurs de VIA Rail. Les montants sont analysés pour vérifier si ces coûts sont déterminés conformément au Règlement de la Commission sur le calcul des frais ferroviaires. Le règlement des factures est basé sur ces analyses. Le 30 septembre 1983, la date prévue, la Commission a fait rapport au Ministre des résultats de la vérification qu'elle avait effectuée pour l'année 1981.

La division a procédé à l'établissement du prix de revient des chemins de fer afin de fixer les tarifs du transport des marchandises aux subventions accordées en fonction des tarifs en vigueur dans l'Est et du transport des produits du colza régis par le décret n° C.P. 1976-894. La vérification des coûts des mouvements du CN et de CP Rail pour l'année 1981 a été terminée en 1983 et la vérification pour l'année 1982 est en bonne voie. La division a vérifié les coûts des mouvements du colza qui seront effectués en 1983 et en 1984 par le CN et CP Rail et a fait part de ses constatations aux deux compagnies pour fins de fixation de tarifs. La division a également fait enquête sur les frais associés au transport des conteneurs de Terre-Neuve et a émis à cet égard deux ordonnances provisoires rejetant certains tarifs non compensatoires.

Elaboration des systèmes d'établissement du prix de revient

la demande de VIA Rail, la division a entrepris un examen de frais additionnels pour 1982 figurant dans les factures annuelles que le CN a soumises à VIA Rail pour des services fournis à VIA Rail aux fins de l'exploitation de ses services voyageurs. Le comité a accédé à la demande de VIA Rail de divulguer les frais d'exploitation mixte imputés par le CN et CP Rail à VIA Rail à l'égard des *Toronto Terminal Railways*.

Cette division élabore des méthodes et des systèmes informatisés dont doivent se servir les compagnies ferroviaires des classes I et II, soit la vérification des coûts unitaires et spécifiques devant déterminer les versements de subventions au titre des embranchements et des services voyageurs, l'examen des frais imputés par le CN et CP Rail à VIA Rail, le financement du programme d'audiences réglementaires et la fixation des coûts de prescription des taux de transport de marchandise par chemin de fer, y compris le taux applicable au grain visé par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. En outre, la division assure des services informatisés à l'égard de l'ensemble des activités du comité.

La division a terminé la vérification des derniers coûts unitaires de CP Rail pour 1981 et 1982 et des derniers coûts unitaires du CN pour 1981. Ces derniers coûts unitaires ont été approuvés ultérieurement par le comité. La division a établi les coûts unitaires et spécifiques de 1981 pour *Algom Central Railway* et le tronçon nord-oriental du "Northlander", qui serviront à l'établissement des subventions qui seront versées à la CN. La division a participé à la vérification des frais imputés par le CN et CP Rail à VIA Rail pour 1981. Le bien-fondé de ces frais est expliqué en détail dans les accords d'exploitation des chemins de fer respectifs et ces frais sont établis selon les méthodes d'établissement du prix de revient, élaborées à partir du Règlement de la Commission sur le calcul des frais ferroviaires. À

En 1983, la division a consacré une bonne partie de ses ressources aux derniers paiements de subventions applicables à l'exploitation des embranchements du CN de 1978 à 1981. La division s'est également employée activement à prévoir les frais de transport ferroviaire du grain de l'Ouest pour la campagne agricole 1983-1984. Ces frais ont permis de déterminer la nouvelle échelle tarifaire du transport du grain visé par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. La division continuera d'être chargée de fixer annuellement le taux de transport de ces grains, dont ceux qui sont transportés sur les embranchements désignés comme dépendant du grain.

En 1983, la division s'est adonnée à d'importantes activités de vérification comptable qui ont permis de rehausser la qualité des programmes de vérification; elles ont porté sur divers aspects jugés importants, à la suite d'examens analytiques ou d'études cycliques, de la tenue de livres des compagnies ferroviaires. Parmi les activités qui revêtent un intérêt particulier, on compte une étude des méthodes comptables de CP Rail concernant les frais de remise à neuf d'une grosse pièce d'équipement, étude qui a abouti à une décision sur le sujet; une répartition des frais généraux administratifs des sociétés entre les activités ferroviaires et non ferroviaires; des études sur la base d'investissement en immobilisations du CN et de CP Rail aux fins d'établissement du coût en capital et d'octroi de subventions; et l'examen de méthodes comptables permettant de régir certains aspects spéciaux des activités de VIA Rail.

La division s'est acquittée de ses responsabilités à l'égard de la vérification et de l'examen des frais imputés en 1981 par le CN et par CP Rail à VIA Rail, et ses travaux pour l'année 1982 sont également en bonne voie.

La Commission a poursuivi son enquête générale sur les coûts en capital. Le comité technique, formé de représentants des compagnies ferroviaires, des provinces et des consortiums de blé, a tenu sa dernière réunion au cours de l'année, en prévision de l'audience qui aura lieu en mai 1984.

soient terminées au début de l'été 1984. Des entretiens ont débuté en 1982 sur le déplacement des voies ferrées à Regina (Sask.), et le comité prévoit recevoir une demande officielle de cette ville au début de 1984. Le financement a été approuvé par Transports Canada.

Systèmes de signalisation de contrôle du trafic ferroviaire

Vingt-trois demandes de systèmes de signalisation de contrôle ferroviaire ont fait l'objet d'enquêtes et ont été approuvées. En outre, 175 projets divers de signalisation ont été étudiés, terminés et approuvés.

Dispositifs de protection aux passages à niveau

Au cours de l'année, diverses améliorations ont été apportées aux dispositifs de protection aux passages à niveau : accroissement de la luminosité des appareils d'éclairage; accroissement de la fréquence de clignotement des appareils d'éclairage afin de les rendre plus visibles et plus efficaces; et remplacement des barrières peintes par des barrières recouvertes d'un revêtement réfléchissant rouge et blanc.

Des études approfondies ont été effectuées sur le matériel de détection du mouvement des trains dans l'optique des dispositifs de protection aux passages à niveau; sur la fréquence des accidents à certains passages à niveau, ainsi que sur les mesures correctives à prendre; et sur les coûts d'immobilisations et les frais d'entretien annuels des dispositifs de protection aux passages à niveau en vue de simplifier le mode de paiement et de réduire les coûts imputés au budget des administrations de la voie.

En outre, des études se sont poursuivies sur l'efficacité de l'illumination par projecteurs des passages à niveau, ainsi que sur le recours à des signaux d'avertissement préalable qui se déclencheraient dès que quelqu'un s'approcherait de ces passages. Les agents de la direction participent activement aux travaux des comités qui effectuent des recherches sur les dispositifs de protection. La dernière année a vu la réalisation de 198 projets de construction relatifs au matériel de signalisation.

Direction de l'analyse économique des chemins de fer

La direction s'occupe de la comptabilité ferroviaire, du calcul des prix de revient et de l'analyse économique de services particuliers, y compris l'administration des subventions (voir les annexes X à XVI).

En 1983, le C.T.C.F. a approuvé les versements suivants:

311 765 628 \$	Demandes anticipées en 1983 ¹
54 369 867	1982
49 351 553	1978-1981
415 487 048 \$	(TOTAL)

¹En ce qui a trait aux demandes anticipées en 1983, les paiements ont été effectués conformément au Crédit de transport 85a, Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits.

Analyse des systèmes comptables

Cette division s'occupe de la classification uniforme des comptes (C.U.C.), de la vérification des livres des chemins de fer, des taux d'amortissement, des taux du coût en capital et de l'analyse des états financiers.

Le Guide de classification unitaire des comptes (C.U.C.), qui énonce les instructions et les directives relatives à la comptabilité des exploitations ferroviaires, a été entièrement refondu, puis réédité en 1981; il sera appliqué graduellement au cours des années 1982 à 1984. En outre, les recommandations formulées dans le rapport annuel présenté au C.T.C.F. et à Transports Canada, lequel a été restructuring pour tenir compte des changements apportés à la C.U.C. et d'autres améliorations, seront mises en oeuvre au cours de cette période. La pertinence des modifications apportées aux livres des compagnies ferroviaires et à la façon dont elles font rapport de leurs activités a eu une grande influence sur la nature des travaux effectués dans toutes les principales sphères de responsabilité de la division.

Au nombre des activités importantes de l'année et sur lesquelles il faudra continuer d'insister, mentionnons l'identification et le règlement de problèmes de comptabilité transitoires; la distribution de bulletins d'interprétation et de modifications concernant la C.U.C., lorsque le besoin s'en fait sentir; et le contrôle d'un nombre croissant d'études des taux d'amortissement ferroviaire afin de répondre aux demandes en ce sens.

Règlements

La Commission a émis le Règlement concernant les roulements à rouleaux de wagons-marchandises, le Règlement sur le signallement des boîtes chaudes et le Règlement sur la sécurité et la santé des employés affectés à l'exploitation des trains. Récemment, un groupe de travail a été formé avec des représentants du ministère du Travail en vue de modifier la Partie IV du Code canadien du travail de manière que les règlements concernant la santé et la sécurité au travail soient prévus dans le Code. Le groupe de travail étudie tous les règlements existants de la C.C.T. et du ministère du Travail pour déterminer les modifications qu'il faudra y apporter en vertu du nouveau code.

Les modifications suivantes ont été approuvées par le C.T.C.F. et sont actuellement à l'étude au Bureau du Conseil privé:

- modification au Règlement concernant les roulements à rouleaux de wagons-marchandises en vue de préciser le sens à donner à l'expression "wagons du parc payant";
- révocabation du Règlement sur les marchandise expédiées aux gares d'arrêt facultatif (0-4); et
- modification au Règlement 0-8, Règlement unifié d'exploitation relativement aux questions suivantes: signaux par sifflet de locomotive; aiguilles de voie principale; et utilisation de matériel réfléchissant.

Passages à niveau

Mesures de protection

La direction autorise la construction et la reconstruction des passages à niveau, l'installation et

Passages à niveau

Mesures de protection

Pour donner suite aux demandes qu'il a reçues et pour réaliser les travaux qu'il avait lui-même proposés, le comité a prévu, en vertu de l'article 20 de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les engagements de chemins de fer, des engagements et des subventions de 10 millions de dollars dans le budget de 1983 à l'égard des projets approuvés. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 270 projets ont été réalisés.

Croisements étages

Le financement des croisements
étagés se fait en vertu du Pro-
gramme d'aide au transport

gramme, Transports Canada verse aux provinces des fonds pour le déplacement des voies et les croisements étagés. Pour sa part, le

de fer mène des enquêtes afin
de s'assurer que les travaux envi-
sagés répondent aux normes tech-
niques appropriées et sont finan-

15 ordonnances visant des croisements étagés ont été émises après que le financement de ces travaux eut été recommandé par le comité d'investissement. En 1903,

En outre, 30 projets visant des croisements étages ont été réalisés en 1983 sans la participation du gouvernement fédéral.

Déplacement des voies

Une ordonnance rendue en 1981 avait autorisé le déplacement des voies du centre de la ville d'Amos (Qué.). On s'attend à ce que les travaux entrepris à cette fin

Au total, 275 de ces rapports d'accidents ont fait l'objet d'une analyse complète par les agents compétents pour bien s'assurer que les dispositions du Règlement avaient été respectées.

En collaboration avec la Direction de l'analyse économique des chemins de fer et la Direction générale des services d'information et de publication de la C.C.T., la Division des marchandises dangereuses a mis au point un système détaillé de présentation des données permettant d'extraire d'une base de données établie les informations relatives aux accidents et incidents ayant fait l'objet d'un rapport. Le C.T.C.F. prévoit que le système sera opérationnel au début de 1984. Les agents de la division pourront alors surveiller les transporteurs pour s'assurer qu'ils se conforment aux règlements de la Commission et mesurer l'effet, sur tout le réseau ferroviaire, des améliorations à la sécurité.

En ce qui concerne les permis spéciaux délivrés en vertu de l'alinéa 73.22 a) (1) du Règlement de la Commission sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, 197 nouveaux permis ont été délivrés, 65 refusés, 167 modifiés et sept révoqués. Ces permis portaient sur le transfert de produits, les mouvements dans un seul sens, les nouvelles techniques de blocage et de renforcement et l'emballage de marchandises dangereuses. Quelque 18 permis spéciaux ont été délivrés pour approuver des réservoirs portatifs dont il n'est pas fait mention dans les normes établies par la C.C.T., et trois ont été délivrés à l'endroit de cylindres de même nature. Dans presque tous les cas, à l'exception du transfert de produits, la division a

Normes et règlements

La Division des normes ferroviaires élabore et révisé les règlements et les normes qui traitent de certains aspects de l'exploitation ferroviaire comme le transport, les techniques et le matériel roulant. Elle doit examiner les changements techniques, organisationnels et administratifs de l'industrie ferroviaire et faire en sorte que les règlements correspondent aux importations et aux mouvements économiques et sociaux auxquels le Canada doit faire face. Ces changements techniques sont suscités notamment par les audiences tenues par le C.T.C.F.;

- les enquêtes instituées en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer;
- l'analyse des données dérivées des programmes du C.T.C.F., dont il est fait mention ailleurs dans ce rapport;
- les observations formulées par les compagnies de chemin de fer, l'Association des syndicats

examiné des dessins et fait des tests pour s'assurer que toutes les normes de sécurité étaient effectivement respectées.

Environ 445 installations de stockage en vrac pour les marchandises dangereuses ont été inspectées. Pour ce qui est des installations pour les réévaluations hydrostatiques, des 60 qui ont été inspectées, 54 ont été approuvées, tandis que trois installations pour la remise en état de lambeaux ont été inspectées et approuvées. En vertu de l'ordonnance générale 1978-11, quatre centres de maintenance d'explosifs ont été approuvés et une décision concernant deux autres centres sera rendue en 1984.

Les sous-comités techniques et leurs groupes de travail, organes de fonctionnement du C.C.S.F., ont tenu des réunions pour examiner en détail les nouveaux règlements à l'étude et les modifications aux règlements existants qui leur ont été proposées. Les nouveaux règlements concernent la sécurité des trains de voyageurs, les communications ferroviaires, l'établissement des rapports d'incidents par les compagnies ferroviaires et les monteurs de données courantes utilisées sur les trains.

Les modifications aux règlements existants concernaient notamment la prévention d'étincelles électriques (E-16); le passage de conduits sous les rails (E-10); les signaux et cloches de locomotives (E-5); les systèmes d'encelchements des chemins de fer (E-13); le matériel de traction des chemins de fer (E-21); les radiocommunications ferroviaires; les normes applicables aux appareils de sécurisation et des signaux de protection des chemins de fer (E-14).

Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire

Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire (C.C.S.F.), créé par le C.T.C.F. en 1972, a tenu trois réunions en 1983. Elles étaient présidées par un commissaire et regroupaient des dirigeants de compagnies ferroviaires, des représentants des chemins de fer canadiens, ainsi que des représentants des sous-comités techniques et

- les observations formulées par le grand public; et
- les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

Le C.T.C.F. a rendu cinq ordonnances approuvant de nouvelles installations de stockage en vrac, 70 ordonnances modifiant des ordonnances antérieures relatives à des installations modifiées et 130 ordonnances révoquant l'approbation d'installations qui ne se conformaient plus à un ou plusieurs articles du Règlement sur le stockage en vrac ou qui avaient été supprimées.

Conformité aux règlements concernant les marchandises dangereuses

Les activités dans ce secteur consistent à enquêter sur les accidents de transport de marchandises dangereuses; à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences régissant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le blocage, le renforcement des wagons, les expéditions en wagons incomplets et autres exigences; à délivrer des permis spéciaux; à inspecter des installations de stockage en vrac; à transcrire certaines instructions aux expéditeurs; et à approuver des emplacements de maintenance d'explosifs.

En 1983, la Division des marchandises dangereuses du C.T.C.F. a répondu à 1 620 demandes écrites et à 5 904 demandes verbales de renseignements ou d'aide. En outre, les agents de la division ont fait 166 appels téléphoniques en réponse à des rapports d'accidents ou d'incidents. La division a examiné 440 rapports d'accidents ou d'incidents soumis par les compagnies ferroviaires, comme l'exige l'article 74.508 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Elle a également examiné des rapports d'accidents du Bureau des explosifs et des bureaux régionaux du C.T.C.F.

1^{er} août 1983, l'utilisation des fiches normalisées de sécurité de la Commission est devenue obligatoire.

Par la modification du 11 mai 1983, la Commission a révisé la liste des marchandises dangereuses que consultent les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires pour déterminer le nom, la classification et le numéro des Nations Unies qu'ils doivent indiquer sur ces marchandises, ainsi que les exigences relatives à l'emballage et à l'étiquetage de certaines marchandises en particulier. Aux fins du transport par rail de matières dangereuses du Canada aux États-Unis, on a également indiqué sur cette liste, le cas échéant, le numéro attribué par les États-Unis relativement à la quantité à signaler. Cette modification donne également des critères précis pour déterminer quel-tes marchandises dangereuses devraient être incluses dans la nouvelle catégorie des matériels et emballages interdits et énumérer certaines marchandises interdites que les sociétés ferroviaires ne sont pas autorisées à transporter. Une autre modification apportée en décembre 1983 a reporté au 1^{er} janvier 1985 la date obligatoire de conformité aux règlements concernant les liquides inflammables de la division 3.3 (groupe ayant un point d'élevé d'inflammabilité).

Douze inspections ont été effectuées aux fins d'approbation de cylindres, suite à des demandes présentées en vue de faire approuver des bureaux d'inspection indépendants, conformément à l'article 71.15 du "Livres rouge" de la Commission. C'est ainsi que sept manufacturiers ont reçu l'approbation requise et que cinq bureaux d'inspection indépendants ont été approuvés.

Le Comité des transports par chemin de fer réglemente le transport ferroviaire des marchandises dangereuses et, en vertu de la Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs, inspecte les conteneurs.

En 1983, les compagnies ferroviaires relevant du C.T.C.F. ont effectué en tout 210 100 expéditions de marchandises dangereuses en wagon complet. Des études détaillées du transport des marchandises dangereuses ont été menées à Vancouver et à Toronto et les rapports pertinents rendus publics. Dans le cas de Vancouver, le C.T.C.F. a émis des ordonnances en décembre 1983; pour ce qui est de Toronto, des mesures seront prises au début de 1984. Les programmes courants du C.T.C.F. touchant les marchandises dangereuses ont trait à la réglementation et au respect des règlements.

Règlements concernant les marchandises dangereuses

On a élaboré des règlements, nouveaux et révisés, régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Des modifications et des révisions ont été apportées au règlement sur les installations de stockage en vrac; de nombreux conseils ont été prodigués aux expéditeurs et aux transporteurs; des exposés ont été présentés devant des groupes d'intervention en cas d'urgence; une liaison a été établie avec des ministères, des municipalités et des industries concernées, et des études spéciales ont été préparées sur le transport des marchandises dangereuses dans diverses régions du Canada. En 1983, le C.T.C.F. a apporté deux modifications au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. En outre, le

Le rapport dresse également la liste des ordonnances et des décisions rendues en 1983 et de celles non encore émises au 31 décembre 1983, relatives à la suppression de voies secondaires et aux requêtes en suppression de voies secondaires (voir les annexes IV et V).

Services voyageurs

En 1983, le personnel du C.T.C.F. a inspecté 1 180 trains de voyageurs et 738 gares afin de juger de la qualité des services assurés dans les trains, notamment de l'accessibilité des places, de la propriété, de la nourriture et des boissons et de la tenue des préposés, ainsi que des services assurés dans les gares, tels que l'état général des lieux, leur propreté et leur accessibilité. En tout, 517 irrégularités ou lacunes ont été décelées puis signalées aux compagnies afin qu'elles prennent les mesures correctives nécessaires. De ce nombre, 439 avaient trait à des trains et 78 à d'autres sections des services voyageurs.

Si un tel nombre de trains et de gares ont été examinés au cours de l'année, c'est en partie en raison de l'évaluation concentrée qui a lieu chaque week-end de congé. À la suite d'une audience tenue à Montréal, en mai, le C.T.C.F. a autorisé VIA Rail à regrouper ses services voyageurs à la Gare Centrale. Compte tenu des projets de prolongement du système de transport en commun à Montréal, le transfert des services voyageurs de la Gare Windsor à la Gare Centrale est sujet à révision trois ans après la date du regroupement.

Des audiences publiques ont eu lieu à la suite des demandes du CN de supprimer les services de

trains de voyageurs entre St-Jean-Argenti, St-Jean-Carbonear et Clarenville et Bonavista (T.-N.). Compte tenu de directives contenues dans des ordonnances rendues antérieurement par le comité, des audiences publiques ont également été tenues au sujet des services de trains mixtes (voyageurs/marchandises) entre Hearst-Nakina et Thunder Bay-Sioux Lookout. Une décision sera rendue en 1984 à propos de chacune des cinq audiences.

Pour répondre aux exigences du paragraphe 260(8) de la Loi sur les chemins de fer, qui prévoit un réexamen des services voyageurs tous les cinq ans, une audience publique a eu lieu au sujet des services voyageurs exploités par VIA Rail (E et N) entre Victoria et Courtenay. Dans ce cas, le panel a rendu, à l'audience, une décision ordonnant le maintien des services.

Le présent rapport expose en détail la situation de chacun des services voyageurs qui relèvent du comité (voir l'annexe VIII).

Le CN a présenté une requête en suppression des services de trains de voyageurs entre Edmonton-Lac-La-Biche et Waterways (Alb.) et la société *Quebec, North Shore and Labrador* a fait de même pour le circuit Sept-Îles-Schefferville (Qué.). Ces deux demandes doivent être étudiées en 1984.

À la demande de VIA Rail, le comité a suspendu l'exploitation du train local de voyageurs entre Matapédia et Gaspé et approuvé, à titre d'essai, l'exploitation quotidienne d'un train offrant des services complets entre Montréal et Gaspé. Mis en service le 29 mai 1983, ce train assurera la liaison entre ces deux points pendant 18 mois.

Direction des normes et du perfectionnement

Cette direction est responsable de trois secteurs de réglementation techniques:

- les marchandises dangereuses;
- les passages à niveau;
- les normes et règlements.

Marchandises dangereuses

Conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les trans-

Centralisation des dépôts de messageries

En vertu de l'ordonnance n° WDR-00199 rendue le 31 mars 1981, le service temporaire (un an) de trains de voyageurs faisant la liaison entre Calgary et Edmonton a commencé à être assuré le 1^{er} juillet 1983. VIA Rail soumettra à l'évaluation du comité des rapports mensuels sur la situation.

Au début de 1983, le C.T.C.F. était déjà saisi de 16 demandes de centralisation de dépôts du CN. Ce dernier n'a déposé aucune nouvelle demande à l'égard de servo-centres. Huit décisions ont été rendues, dont trois par audience sur le vu des dossiers, tandis que cinq demandes ont fait l'objet d'audiences publiques. Une demande devait faire l'objet d'une audience publique au début de 1984.

CP Rail n'a présenté aucune demande de centralisation de dépôts de messageries au cours de 1983.

Prairies, administré par la Division de l'Ouest de la Commission. Au cours de l'année, le C.T.C.F. a compté 57 demandes d'abandon d'embranchements hors-Prairies, déposées aux termes de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, dont 16 étaient nouvelles. Des étés rendues à l'égard de 15 demandes, six d'entre elles ayant trait à des embranchements dont le comité a ordonné l'exploitation, en totalité ou en partie, moyennant l'octroi de subventions. Le comité a suspendu deux des ordonnances rendues en attendant l'issue des appels interjetés.

Comme plusieurs demandes devant faire l'objet d'audiences publiques n'avaient pas encore été réglées au 31 décembre 1983, le comité reste saisi de 48 demandes en abandon d'embranchements hors-Prairies, soit 37 du CN et 11 de CP Rail. Cependant, ce total comprend les 16 demandes qui ont fait l'objet d'audiences publiques tenues en 1983 ou auparavant et qui traitent d'embranchements dont la continuation de l'exploitation a été ordonnée. Ces demandes sont assujetties soit à l'examen statutaire quinquennal prévu au paragraphe 254(5) de la Loi sur les chemins de fer, soit à un examen à une date prédéterminée, que le C.T.C.F. peut ordonner. Une demande de ce genre a fait l'objet d'un examen en 1983 et les 15 autres doivent être examinées à diverses dates au cours des cinq prochaines années.

Le présent rapport énumère les ordonnances et les décisions rendues en 1983 à l'égard d'embranchements hors-Prairies et les requêtes en abandon d'embranchements hors-Prairies en instances à la fin de l'année (voir les annexes VI et VII).

Le C.T.C.F. a également inspecté des chaudières de chauffage de locomotive, des chaudières fixes et des réservoirs à air afin de déceler des conditions dangereuses et de veiller à ce que ce matériel soit entretenu à un niveau satisfaisant. En 1983, 403 chaudières de chauffage de locomotive, 250 chaudières fixes et 786 réservoirs à air ont été inspectés dans divers endroits au Canada.

Contrôle qualitatif de l'exploitation

Le comité exerce un contrôle sur les trains et les méthodes d'exploitation des gares de triage. Le personnel du C.T.C.F. qui voyage dans les locomotives, les wagons de queue ou les trains de voyageurs évalue le rendement des employés des compagnies ferroviaires. En 1983, le personnel a ainsi inspecté 727 trains et visité 203 gares de triage afin d'en contrôler l'exploitation.

En 1983, on a continué à contrôler les points d'inspection avant l'entrée, afin de veiller à ce que les compagnies ferroviaires respectent les règlements. Sur 1 481 contrôles effectués aux 251 points d'inspection, seulement quatre violations ont été enregistrées.

Contrôle qualitatif des services

Abandon d'embranchements

Le programme vise à assurer que l'abandon d'embranchements et la suppression de voies secondaires s'effectuent dans l'intérêt public et que la rationalisation des embranchements améliore le réseau ferroviaire. Le présent rapport a déjà traité du Programme d'abandon d'embranchements des

du CN, les travaux approuvés pour la saison 1983 sont évalués respectivement à 2 238 000 \$ et à 876 000 \$.

Prévention des incendies sur les emprises

En 1983, 403 agents forestiers provinciaux ont été autorisés, au nom du C.T.C.F., à veiller à ce que les compagnies ferroviaires prennent les mesures nécessaires de protection contre les incendies.

Espaces libres intérieurs à la normale

Le programme comprend l'examen et l'approbation de demandes de construction de voies ou de structures visant des espaces libres intérieurs à la normale. En 1983, le C.T.C.F. a traité 20 demandes de ce genre.

Contrôle et inspection du matériel

Le programme prévoit l'inspection du matériel ferroviaire roulant à divers endroits du pays afin de déceler des conditions dangereuses, et la surveillance du processus de contrôle qualitatif des compagnies ferroviaires. En 1983, le personnel des régions a inspecté 3 660 engins de traction au cours de 798 visites d'inspection et 29 000 wagons au cours de 821 visites.

En 1983, les bureaux du C.T.C.F. de la région de l'Atlantique ont poursuivi le projet pilote selon les normes proposées pour assurer la sécurité des wagons de marchandise, soit l'inspection des wagons en tenant compte des normes de sécurité et non des normes d'entretien. Le C.T.C.F. compte appliquer cette technique dans le reste du pays en 1984.

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler tous les accidents à la Commission canadienne des transports. Les rapports doivent être déposés sans délai, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Ces rapports comprennent des données sur les pertes de vie et les blessures causées par des déraillements, des collisions, des accidents aux passages à niveau, des déversements de produits dangereux et d'autres incidents reliés aux manœuvres ferroviaires.

En 1983, 4 232 accidents et incidents ont été signalés à la direction et, même si bon nombre d'entre eux étaient sans gravité, 1 140 cas, dont 534 accidents survenus à des passages à niveau, 250 déraillements et 90 collisions, ont été transmis aux bureaux régionaux aux fins d'enquête ou d'expertise (voir l'annexe IX).

Enquêtes effectuées en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer

Ce type d'enquête est effectué par des membres du C.T.C.F., en vertu des pouvoirs que leur confère l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer. Six enquêtes ont été autorisées en 1983; en voici la liste :

- 23 mars — Collision survenue à Wessex, près de Carstairs (Alb.), au point milliaire 34,9 de la subdivision Red Deer, entre un train de voyageurs de VIA Rail et des wagons de CP Rail immobilisés sur une voie de remisage (Art. 226 et audiance);

- 16 mai — Collision survenue à Gickie (Alb.) au point milliaire 7,10 de la subdivision Alberta, entre des trains de marchandises du CN;
- 10 juin — Collision survenue à la gare de triage de MacMillan, à Toronto (Ont.) entre des wagons en déplacement et des wagons en stationnement du CN;
- 20 août — Déraillements mettant en cause du matériel de construction à proximité des voies, aux points milliaires 225,2, 44,3 et 216,3 de la subdivision Edson du CN, respectivement le 9 nov. 1981, le 12 mai 1982 et le 20 août 1983;
- 15 nov. — Collision survenue à Springhill (N.-É.) au point milliaire 57,2 de la subdivision Springhill, entre un train de voyageurs de VIA Rail et un train de marchandises du CN; et
- 15 déc. — Collision survenue à la gare de triage de Symington, à Winnipeg (Man.), entre une locomotive d'arrimage du CN et des wagons rattachés à une locomotive de butte (Art. 226 et audiance).

Le 27 août 1983, un accident survenu à un passage à niveau dans la municipalité d'Ellice, à Saint-Lazare (Man.), au point milliaire 205,27 de la subdivision Rovers du CN, a amené le C.T.C.F. à tenir une audience publique afin de déterminer la cause et les circonstances de l'accident.

La sous-section précédente traitait des enquêtes sur des accidents déjà survenus. Les autres activités du C.T.C.F. en matière de sécurité.

Contrôle qualitatif du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires

Inspection des voies et des emprises

Cette inspection s'inscrit dans le cadre d'un programme de trois à cinq ans visant à déceler les conditions dangereuses et à assurer l'entretien satisfaisant des voies. Le programme comporte deux volets :

a) l'inspection prévue des emprises, dans le cadre du programme d'inspection des voies. En 1983, 3247 milles de voies ont été inspectés; et

b) l'inspection d'endroits précis, où des conditions insatisfaisantes ont été signalées au C.T.C.F. à la suite de plaintes ou de déraillements. De telles inspections d'emprises ont été menées à 62 endroits.

Structures

Ce programme comprend l'examen et l'approbation, conformément aux articles 189 et 192 de la Loi sur les chemins de fer, de demandes en autorisation de reconstruire des ponts de chemin de fer. En 1983, le C.T.C.F. a reçu 167 demandes de ce genre et rendu 141 ordonnances connexes.

Nouvelles dépenses d'immobilisations

Ce programme vise à examiner et à approuver les travaux proposés par les compagnies ferroviaires sur les embranchements subventionnés. Dans le cas de CP Rail et

entre trois directions. Les directions de la Sécurité et des Services ainsi que des Normes et du perfectionnement s'occupent de la réglementation technique, tandis que la Direction de l'analyse économique des chemins de fer est chargée de la comptabilité, du calcul du prix de revient et des subventions.

Le comité possède six bureaux régionaux à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux exécutent les programmes d'inspection requis aux fins de la réglementation technique de la sécurité et du contrôle qualitatif des services; ces programmes sont décrits ci-après, sous la rubrique des directions de l'administration centrale. Les bureaux régionaux jouent un rôle décisif dans la réglementation technique; en effet, ils regroupent près de deux tiers des ressources humaines affectées à la réglementation technique.

Direction de la sécurité et des services

La Direction de la sécurité et des services a pour mandat de veiller à ce que les compagnies ferroviaires assurent au public des services de transport sûrs et efficaces.

La direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique, dont les enquêtes sur les accidents, le contrôle de l'exploitation, du matériel et de l'infrastructure ferroviaires, ainsi que le contrôle qualitatif des services, y compris la suite à donner aux plaintes connexes.

C.T.C.F. a consacré environ un dixième de son temps à la réglementation de la qualité des services.

Dans le domaine de la réglementation économique, le C.T.C.F. est chargé de vérifier les comptes des compagnies ferroviaires canadiennes qui relèvent du gouvernement fédéral; d'analyser et d'élaborer des méthodes de calcul du prix de revient des compagnies ferroviaires; de calculer le montant des subventions accordées en vertu de la Loi sur les chemins de fer, de l'ordre de 415 millions de dollars en 1983, et de vérifier les montants exigés de VIA Rail par les compagnies ferroviaires, les quels s'établissent actuellement à plus de 400 millions de dollars par an. Le C.T.C.F. a consacré près d'un tiers de ses ressources à cette activité en 1983. Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de déposer leurs tarifs auprès du C.T.C.F. Cette activité est administrée par la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission. Le présent rapport traite plus loin de cette fonction.

Comme les autres comités de la Commission, le C.T.C.F. est dirigé par un président et des commissaires. Il se réunit chaque semaine pour étudier les questions courantes de réglementation et tient des audiences publiques sur les principales questions de transport. En tout, le comité a consacré, en 1983, 107 jours à la tenue de 27 audiences et il a rendu 30 décisions et 1 248 ordonnances. Ces chiffres tiennent compte des audiences tenues par la Division de l'Ouest au nom du C.T.C.F..

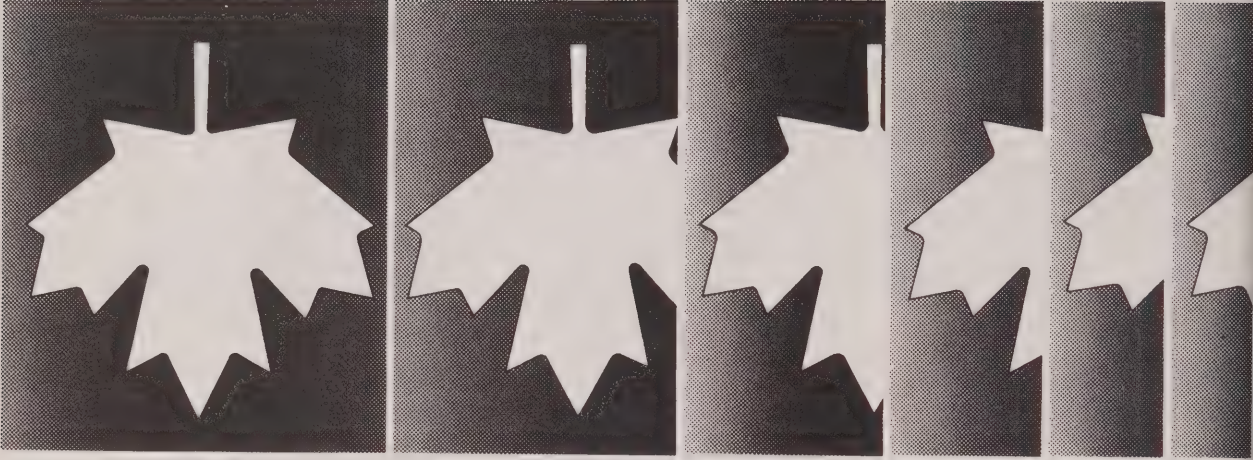
Le personnel de l'administration centrale du comité est réparti

Le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) réglemente le transport ferroviaire de compétence fédérale. La Loi nationale sur les transports, la Loi sur les chemins de fer ainsi que la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de lignes confèrent au comité son pouvoir de réglementation.

Le champ d'activité du C.T.C.F. englobe à la fois les aspects techniques et économiques du transport ferroviaire (voir l'annexe III). Les activités de réglementation de la sécurité ferroviaire est la principale activité de réglementation dans le domaine technique. Cette activité se divise en cinq grandes catégories: les enquêtes sur les accidents; le contrôle qualitatif du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires; la réglementation du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la conformité aux règlements à cet égard; les passages à niveau; et l'élaboration de normes. La réglementation de la sécurité du transport ferroviaire a accaparé, en 1983, les trois cinquièmes des ressources humaines du C.T.C.F.

La seconde plus importante activité du C.T.C.F. dans le domaine technique consiste à veiller à la qualité des services offerts aux usagers. Pour ce faire, le comité doit s'occuper notamment du contrôle qualitatif des services voyageurs, des requêtes en abandon d'embranchements, de l'approbation des projets de construction de nouvelles voies, de l'étude des requêtes en vue de centraliser des gares, et des plaintes formulées par les expéditeurs de fret, les passagers et les syndicats ferroviaires. En 1983, le personnel du

J.A.D. Magee, Président
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Gérald Drainville
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.D. Thompson
Anne-Marie Trahan
J.F. Walter
B.R. Wolfe



En 1983, la Division de l'Ouest a reçu, pour examen, 215 demandes en modification ou obtention de permis d'exploitation et des avis de proposition. À la fin de l'année, 63 de ces requêtes ou propositions étaient encore à l'étude. Au total, 168 décisions ont été rendues par la Division de l'Ouest, soit 70 pour cent de plus qu'en 1982. En outre, 88 avis publics portant sur des requêtes ont été publiés. La division a agréé 151 requêtes en exemption de conditions de permis pour les agriculteurs "volants", pour l'utilisation d'aéronefs privés et l'exploitation de services de parachutisme et de planeurs. De plus, 43 requêtes de permis d'entraînement au vol à des endroits autres que les bases autorisées ont été reçues et traitées.

Pendant l'année, le personnel de la division a participé à quatre audiences publiques portant sur des requêtes. Ces audiences ont eu lieu à Campbell River, à Prince George et à Kelowna (C.-B.) et à Hull (Québec).

Au printemps de 1983, un représentant de la Division de l'Ouest, accompagné d'un représentant du Comité des transports aériens, à Ottawa, a participé à une analyse des besoins en matière de services aériens dans le nord de la Colombie-Britannique. Le rapport préparé à la suite de cette étude contenait des recommandations précises sur le service aérien actuel et futur dans cette région.

La division a continué de recevoir de nombreuses demandes de renseignements sur les procédures et la politique du comité, le dépôt des tarifs, l'état des requêtes à l'étude, de même que des plaintes de la part de consommateurs et d'entreprises.

Transport aérien

En 1984, la division prévoit que sa section de l'exploitation aura une charge de travail plus lourde en raison de l'application de la nouvelle Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

En 1984, la division prévoit que sa section de l'exploitation aura une charge de travail plus lourde en raison de l'application de la nouvelle Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

La Division de l'Ouest a continué d'occuper de toutes les requêtes en modification ou en obtention de permis d'exploitation de services aériens de quatre provinces de l'Ouest, de même que des avis de proposition de changement dans les modalités de contrôle et de transfert de services commerciaux aériens de ces mêmes catégories. La division a également reçu et examiné des requêtes en exemption de conditions de permis déposées en vertu de certains articles du Règlement sur les transports aériens, de même que les demandes de permis d'entraînement au vol à des endroits autres que les bases autorisées.

En 1983, la Division de l'Ouest a offert des services de consultation concernant une plainte présentée par les Entreprises D.D.O. de Roxboro (Québec) à propos de l'application de la surtaxe sur les taux de change; on a pu régler le problème à l'amiable sans avoir à appliquer officiellement l'article 23;

• procédé à une enquête sur une plainte provenant du district de Kitimat (C.-B.) et portant sur l'infrastructure des sociétés ferroviaires et les tarifs marchandises.

En 1983, la Division de l'Ouest a offert des services de consultation concernant une plainte présentée par les Entreprises ferroviaires composées depuis Port Coquitlam (C.-B.) jusqu'à dans l'est du Canada;

Services voyageurs

autres sur les causes de l'accident, le système de freinage des wagons diesel, la marche à suivre lorsque sont signalées des déficiences de mécanismes de sécurité, la surveillance, la formation et les procédures administratives, les soins donnés aux survivants et la communication avec les proches parents.

Le personnel de la division a également participé à l'enquête publique qui a suivi l'accident survenu le 27 août 1983 à un croisement du CN situé à St-Lazare (Man.), dans la subdivision de Rovers, et qui a causé le décès d'une personne.

À la suite d'audiences publiques tenues en 1981 sur les services voyageurs dans le nord du Manitoba, VIA Rail a présenté un rapport évaluant la possibilité d'intégrer à son réseau ferroviaire un service d'autocars (rail-car) desservant les collectivités des régions éloignées. Le 21 mai 1982, une réunion a été tenue à Winnipeg pour discuter de différents moyens d'assurer un service de trains de voyageurs dans le nord du Manitoba. Lors de la réunion, il a été décidé que la Commission canadienne des transports rédigerait un compte rendu des débats et proposerait un plan d'action. Le 4 octobre 1982, la Commission canadienne des transports a remis son rapport; elle y concluait que la meilleure façon de former un groupe consultatif chargé d'étudier plus avant le concept rail-car et d'autres moyens d'offrir un service de trains voyageurs aux régions éloignées. Le rôle de la C.C.T., en l'occurrence, était d'être un catalyseur en groupant les parties intéressées et en leur

permettant de prendre des décisions. Outre la C.C.T., les participants comprenaient des représentants du Manitoba, de l'Ontario, de la Saskatchewan, VIA Rail, le CN, la ville de Thompson, le *Northern Transportation Committee*, le *Greater Winnipeg Water District Railway* et Hydro-Winnipeg. Les responsables ont reçu des demandes de renseignements au sujet du concept du "rail-car" de divers groupes comme les provinces de la Colombie-Britannique, de Terre-Neuve et du Québec qui sont évidemment les plus intéressées par le projet et par la possibilité de l'adapter à leurs régions éloignées respectives. En 1983, le groupe consultatif a rencontré divers sous-comités chargés, entre autres, de la conception des véhicules, du financement, de l'administration, de la commercialisation et des trains classiques. D'autres réunions devraient avoir lieu au début de 1984.

Fermeture d'agences

En janvier 1983, aucune décision n'avait encore été rendue sur huit requêtes visant la fermeture d'agences et de gares et concernant au total 44 gares. Au cours de l'année, 10 nouvelles requêtes ont été reçues pour des gares du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Des décisions ont été rendues et des ordonnances ont été émises pour trois de ces requêtes.

Exploitation et tarifs

En 1983, le personnel de la Division de l'Ouest a assisté aux audiences publiques suivantes et y a fourni de l'aide technique :

- Requête de *Crown Zellerbach Ltd.*, en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, concernant les tarifs de transport des copeaux de bois à pâte par wagon complet depuis l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à Port Mann (C.-B.); l'audience a eu lieu à Vancouver (C.-B.) du 12 au 14 juillet 1983 et la décision a été rendue le 28 novembre 1983.
- Requête de *Prince Rupert Grain Ltd.* et de *Ridley Grain Ltd.*, en vertu des articles 262 et 265 de la Loi sur les chemins de fer et de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, concernant la responsabilité de la construction des gares d'arrivée et de départ nécessaires pour desservir le nouveau terminus des grains près de Prince Rupert (C.-B.); l'audience a eu lieu à Prince Rupert (C.-B.) les 10 et 11 mai 1983. Une ordonnance a été émise le 21 décembre 1983.
- Le personnel de la Division de l'Ouest, en collaboration avec le personnel de la Direction de l'exploitation et des tarifs, a également :
 - participé à une enquête sur la question générale des limites de la manœuvre inter-service des compagnies ferroviaires;
 - apporté son aide à *United Oil-seeds Ltd.* de Lloydminster (Alb.) afin de résoudre un maintien du sur les tarifs de transport des huiles végétales à destination de Vancouver, aux fins d'exportation;
 - assuré la médiation dans un conflit impliquant la *Western Assembly Ltd.* de Port Coquitlam (C.-B.) et les sociétés ferro-

sion canadienne du blé, des res-
pousables du Comité du transport
du grain et de la *Lakehead Termi-
nal Elevator Association*. Ce
groupe est présidé par la Commis-
sion du port de Lakehead et est
chargé d'évaluer les recommanda-
tions soumisees et d'élaborer des
plans de mise en oeuvre.

Enquêtes sur les accidents

Le directeur de la Section de
l'exploitation ferroviaire de la
Division de l'Ouest a participé à
l'enquête publique menée à
Winnipeg au cours des mois de
mars, avril et mai au sujet d'un
accident survenu le 13 décembre
1982 entre six locomotives folles
et un wagon-citerne vide qui avait
contenu du propane. L'enquête a
porté notamment sur les pratiques
utilisées dans les ateliers, les cir-
constances ayant entouré l'acci-
dent, la maintenance des mar-
chandises dangereuses à la gare
de triage de Winnipeg et le
danger associé aux wagons-
citernes vides qui ont déjà servi
au transport de marchandises
dangereuses.

Le directeur de la Section de l'ex-
ploitation ferroviaire et un repre-
sentant du bureau régional de
Calgary ont été chargés, confor-
mément à l'article 226 de la Loi
sur les chemins de fer, d'enquêter
sur les circonstances ayant
entouré l'accident du 23 mars
1983 au cours duquel le train 194
de VIA Rail est entré en collision
avec des wagons-citermes garés à
Wesssex (Alb.), dans la subdivision
de Red Deer de CP Rail. Cet acci-
dent a causé la mort de cinq per-
sonnes. Le rapport qui a été
redigé a été étudié en profondeur
par la Commission pendant l'en-
quête publique qui a suivi. Cette
enquête, menée en juillet, septem-
bre et novembre, a porté entre

et de capacité. Au début de 1982,
la société *Travaccon Research Ltd.*
a été chargée d'exécuter ces
travaux.

Ce premier rapport d'étape a été
analysé par les intéressés au
début de 1983. Ces derniers ont
recommandé de procéder à l'éva-
luation de certains changements
opérationnels afin d'en détermi-
ner la faisabilité économique et
opérationnelle. À cause de la
récession, les participants ont
décidé de surveiller la situation
au cours de l'année et de faire
une évaluation à ce sujet au début
de 1984; on décidera à ce
moment-là de la marche à suivre.
Il faudra ensuite prendre le temps
d'élaborer et d'évaluer en profon-
deur des options qui permettront
de présenter des recommanda-
tions précises.

Étude sur le port de

Thunder Bay

Cette étude, réalisée selon le
modèle de l'étude de Vancouver
et conçue pour évaluer la capacité
future de maintenance du trafic
ferroviaire du port de Thunder
Bay, est une initiative conjointe
fédérale-provinciale. La Commis-
sion canadienne des transports,
Transports Canada et les pro-
vinces de l'Alberta, de la Sas-
katchewan, du Manitoba et de
l'Ontario y participent tous. Les
travaux portant sur la description
des caractéristiques opération-
nelles de l'étude ont été terminés
au cours de l'année et une série
de recommandations ont été for-
mulées pour améliorer la capacité
du port. Ces travaux ont entraîné
la création d'un groupe de travail
formé de la C.C.T., du CN, de CP
Rail, de Transports Canada, de la
province de l'Ontario, de la ville
de Thunder Bay, de la Commis-

Des changements dans le parc
ferroviaire ont contribué à ces
résultats. En 1983, 1 380 nou-
veaux wagons-trémies ont été
fournis par le gouvernement fédé-
ral et mis en service. Un wagon-
trémie couvert, en acier, trans-
porte près de 3 000 boisseaux de
grains, comparativement à envi-
ron 2 000 boisseaux dans un
wagon couvert classique, ce qui,
en termes de tonnes transportées,
se traduit par un meilleur rende-
ment. Le tableau ci-dessous indi-
que les changements survenus
dans le parc ferroviaire au cours
des 15 dernières années:

Parc ferroviaire pour le transport du grain

Wagons couverts	Wagons trémies
1969	34 000
(100%)	—
1981	13 800
(50%)	13 800
1982	10 700
(42%)	15 080
1983	9 050
(35%)	16 600

Étude sur le port de

Vancouver

Cette étude, lancée par la Division
de l'Ouest, a été réalisée conjointe-
ment par la Commission cana-
dienne des transports, Transports
Canada et les quatre provinces de
l'Ouest. Elle a pour objet de déter-
miner des façons d'accroître le
volume de trafic ferroviaire à
Vancouver, par l'amélioration glo-
bale des activités. La première
étape de l'étude a consisté à
recueillir et à analyser des don-
nées sur le trafic, à décrire les
principales installations ferro-
viaires et portuaires et à détermi-
ner les problèmes d'exploitation

dien, il s'est poursuivi en 1983. Une fois les embranchements remis en état, des wagons de marchandises pesant jusqu'à 220 000 livres pourront y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles à l'heure. Au 31 mars 1983, les dépenses à cet égard se chiffraient à environ 402 millions de dollars.

En 1983, un contrat a été adjugé à la société *Touche Ross and Co.* pour vérifier les dépenses engagées à la réalisation des travaux effectués entre le 1^{er} avril 1981 et le 31 mars 1984, ainsi que pour effectuer des inspections techniques des travaux exécutés en 1983.

Projets de déplacement des voies ferrées

La Division de l'Ouest a continué de participer à l'exécution de projets de déplacement de voies ferrées à Regina et à Yorkton (Sask.). La requête en déplacement (Phase I) est en cours d'élaboration par la ville de Regina et devrait être présentée à la Commission au début de 1984. Le comité technique est présidé par le directeur des Programmes techniques, Division de l'Ouest, et se compose de représentants des compagnies de chemin de fer, de la ville de Regina, de la province de la Saskatchewan et d'autres employés de la Commission.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

Le projet de Rogers Pass, dont l'objectif était de réduire la pente vers l'ouest et d'augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au Pacifique, a été suspendu en 1983 jusqu'à ce que soit déposé le rapport d'un comité des évaluations environnementales chargé d'étudier les mesures à prendre pour protéger le Parc national Glaciers. Le rapport a été déposé au mois d'août. CP Rail attendait également l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, promulguée en novembre. La reprise des travaux est prévue en 1984.

Ce projet d'amélioration des voies à Rogers Pass (C.-B.), qui doit être exécuté sur une période de trois ans et demi à un coût d'environ 650 millions de dollars, prévoit la construction de 21 milles de voies ferrées principales, de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur, ainsi que de 11 ponts.

La Division de l'Ouest dirige un groupe de travail chargé de veiller au respect, par la compagnie ferroviaire, des conditions prévues dans la décision. Comme un

Nombre total de wagons déchargés — Grain

Année	Total	Thunder Bay	Churchill	Vancouver	Prince Rupert
1980-1981	390 910	233 686	7 165	129 023	21 036
1981-1982	434 419	257 875	8 441	148 110	19 993
1982-1983	455 974	287 438	10 121	138 389	20 026
Année	Total	Thunder Bay	Churchill	Vancouver	Prince Rupert
1980-1981	24,83	15,01	0,29	8,3	1,23
1981-1982	29,20	17,14	0,45	10,34	1,25
1982-1983	31,12	19,04	0,57	10,13	1,37

Grain — Millions de tonnes expédiées

(du 1^{er} août au 31 juillet) :

Les bureaux régionaux de Thunder Bay et de Vancouver continuent de contribuer activement à l'établissement de nouveaux records dans le domaine du transport des grains destinés aux marchés d'exportation. Malgré les conflits de travail en Colombie-Britannique, des résultats exceptionnels ont été réalisés. Les tableaux qui suivent indiquent les volumes de grain qui ont été déchargés et transportés

Programme de coordination du transport des marchandises en vrac

grand nombre de ces conditions ont trait à des considérations d'ordre environnemental visant à réduire au minimum les risques d'altérer l'aspect physique du Parc Glaciers, un groupe de surveillance de l'environnement composé de représentants de Parcs Canada, de CP Rail et de la Commission a été mis sur pied et chargé d'étudier et d'approuver tous les travaux avant qu'ils ne soient exécutés. Tous les membres du groupe de travail de la Commission font partie de ce groupe de surveillance.

Reguêtes en abandon d'embranchements

1980-1983

CP Rail	28	19
527 milles	876 milles	527 milles
714 milles	714 milles	466 milles
113 milles	49 milles	52 milles
9 milles		

aucune décision finale n'a encore été rendue.

La question du service offert par CP Rail dans la subdivision de Kaslo (C.-B.) a également été soulevée. Un expéditeur local a porté plainte auprès de la Commission au sujet de la fréquence du service et du nombre de wagons fournis. Le personnel de la division, après une série de rencontres avec les parties concernées, a réussi à trouver une solution satisfaisante.

Programme de remise en état des embranchements

En mai 1981, Transports Canada et la Commission canadienne des transports ont conclu une entente officielle en vertu de laquelle la Division de l'Ouest de la Commission a désormais la responsabilité de toutes les vérifications financières et inspections techniques effectuées au titre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

Le programme de remise en état des embranchements des Prairies, qui a été mis au point par le gouvernement canadien, a pour objet de remettre en état ou d'améliorer quelque 5 600 milles d'embranchements servant au transport du grain au sein du réseau ferroviaire permanent de l'Ouest cana-

CN
Subdivisions
Reguêtes totales
Embranchements dont on a ordonné l'abandon
Embranchements dont on a ordonné le maintien
Reguêtes en instance

En 1983, le programme des embranchements a terminé les audiences publiques pour toutes les reguêtes en abandon qui restaient en suspens. La division a également émis 247 ordonnances traitant des dispositifs automatisés de protection, des passages à niveaux, de l'abandon de voies et de la construction de nouvelles voies.

La Division de l'Ouest a également publié les deux rapports suivants :

• Rapport de mise en oeuvre du service provisoire de trains de voyageurs Calgary-Edmonton.

• Rapport et recommandations de l'enquête menée en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer à propos de l'accident du train de voyageurs n° 194 de VIA Rail, survenu sur la voie de remisage au point milliaire 34,9 de CP Rail, dans la subdivision de Red Deer (Alb.), le 23 mars 1983.

Au cours de l'année, l'avocat de la division, agissant à titre d'agent enquêteur, a tenu une audience afin d'étudier la question de la répartition des coûts relatifs à l'amélioration d'un passage à niveau privé. Ce rapport a été déposé auprès du Comité des transports par chemin de fer mais

La Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports a été créée en mai 1979 par suite d'une décision du Cabinet selon laquelle la Commission devrait être représentée dans l'Ouest. La division, dont le bureau central est situé à Saskatoon, a permis de rapprocher la Commission des habitants de l'Ouest du Canada. Elle facilite les communications avec les transporteurs aériens et ferroviaires, les expéditeurs, l'industrie des grains, les villes, les collectivités, ainsi que les divers usagers des systèmes de transport de l'Ouest du Canada, ce qui permet à la Commission d'accélérer le processus de traitement des demandes et de règlement des plaintes.

La division, de par son interprétation du rôle et des fonctions de la Commission, continue à sensibiliser le public aux activités de la Commission et à encourager sa participation. Deux comités qui siègent à tous les comités modaux, et un personnel de soutien travaillent au bureau de la Commission à Saskatoon.

Transport par chemin de fer
En 1983, la Division de l'Ouest a tenu trois audiences publiques sur des reguêtes en abandon d'embranchements. Onze décisions ont été rendues à ce sujet au cours de l'année. Cinq audiences sont maintenant prévues pour 1984 (voir les annexes I et II respectivement).

Commissaire principal J.M. McDonough
Commissaire B.R. Wolfe

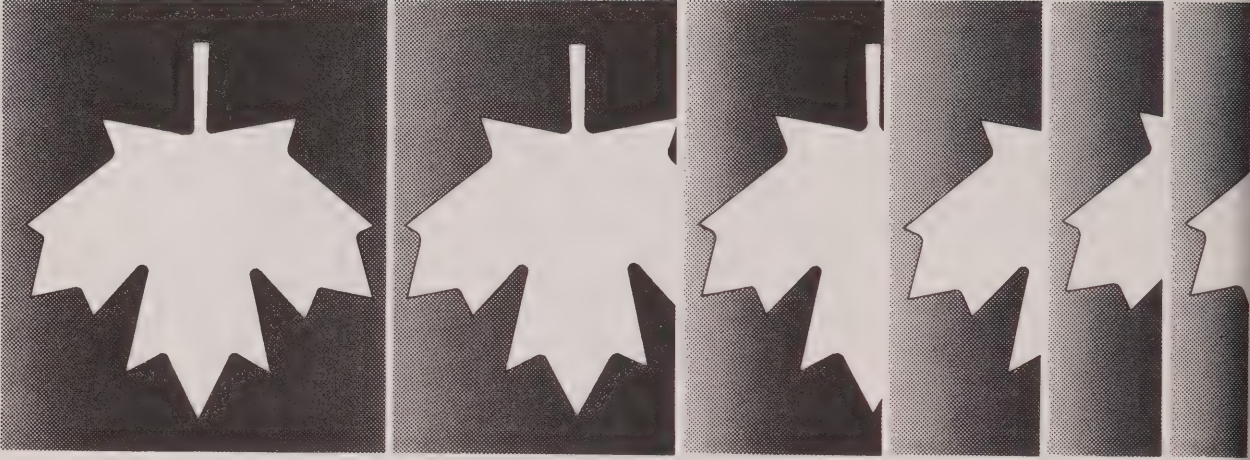


Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par activité

Activités	1983	1982	Augmentation
Transports aériens	910	814	96
Transports ferroviaires	2 704	2 521	183
Transports routiers	120	190	(70)
Autres transports	236	291	(55)
Recherche et analyses	1 224	1 123	101
Administration	1 355	1 864	(509)
6 549		6 803	(254)
(\$ × 1 000)		(\$ × 1 000)	

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par composante

Composantes	1983	1982	Augmentation
Comité des transports aériens	709	544	165
Comité de la politique en matière de transport international	52	29	23
Comité des transports par véhicule à moteur	23	61	(38)
Comité des transports par chemin de fer	2 113	1 728	385
Comité des transports par eau	132	191	(59)
Division de l'Ouest	403	528	(125)
Direction de la recherche	771	634	137
Direction de l'exploitation et des tarifs	385	391	(6)
Administration et soutien	1 961	2 697	(736)
6 549		6 803	(254)
(\$ × 1 000)		(\$ × 1 000)	

Tableau comparatif des salaires par activité

Activités		1983		1982		Augmentation (Baisse)	
		(\$ × 1 000)		(\$ × 1 000)			
Transports aériens	5 450			5 074			376
Transports ferroviaires	12 338			10 919			1 419
Transports routiers	1 924			1 870			54
Autres transports	1 471			1 368			103
Recherche et analyses	4 243			3 833			410
Administration	6 034			5 231			803
31 460				28 295			3 165

Tableau comparatif des salaires par composante

Composantes		1983		1982		Augmentation (Baisse)	
		(\$ × 1 000)		(\$ × 1 000)			
Comité des transports aériens	4 733			4 361			372
Comité de la politique en matière de transport international	97			90			7
Comité des transports par véhicule à moteur	124			117			7
Comité des transports par chemin de fer	10 505			9 132			1 373
Comité des transports par eau	1 225			1 072			153
Division de l'Ouest	960			897			63
Direction de la recherche	2 789			2 583			206
Direction de l'exploitation et des tarifs	2 954			2 747			207
Administration et soutien	8 073			7 296			777
31 460				28 295			3 165

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par activité

Activités		
Transports aériens	143,8	
Transports ferroviaires	294,2	
Transports routiers	61,0	
Autres transports	36,3	
Recherche et analyses	103,8	
Administration		
		51,0
		21,1
		12,4
		0,7
		(1,3)
		17,3
		0,8
	1983	

Augmentation

(Baisse)

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par composante

Composantes		
Comité des transports aériens	128,6	
Comité de la politique en matière de transport international	1,2	
Comité des transports par véhicule à moteur	3,0	
Comité des transports par chemin de fer	249,9	
Comité des transports par eau	30,7	
Division de l'Ouest	25,2	
Direction de la recherche	68,4	
Direction de l'exploitation et des tarifs	91,2	
Administration et soutien	236,2	
	834,4	
		783,4
		218,0
		89,5
		58,6
		26,3
		28,8
		1,9
		(1,1)
		9,8
		1,7
		18,2
		51,0
	1983	
		1982
		126,7
		2,0
		3,0
		230,5
		28,8
		1,9
		(1,1)
		9,8
		1,7
		18,2
		51,0
	1983	

Augmentation

(Baisse)

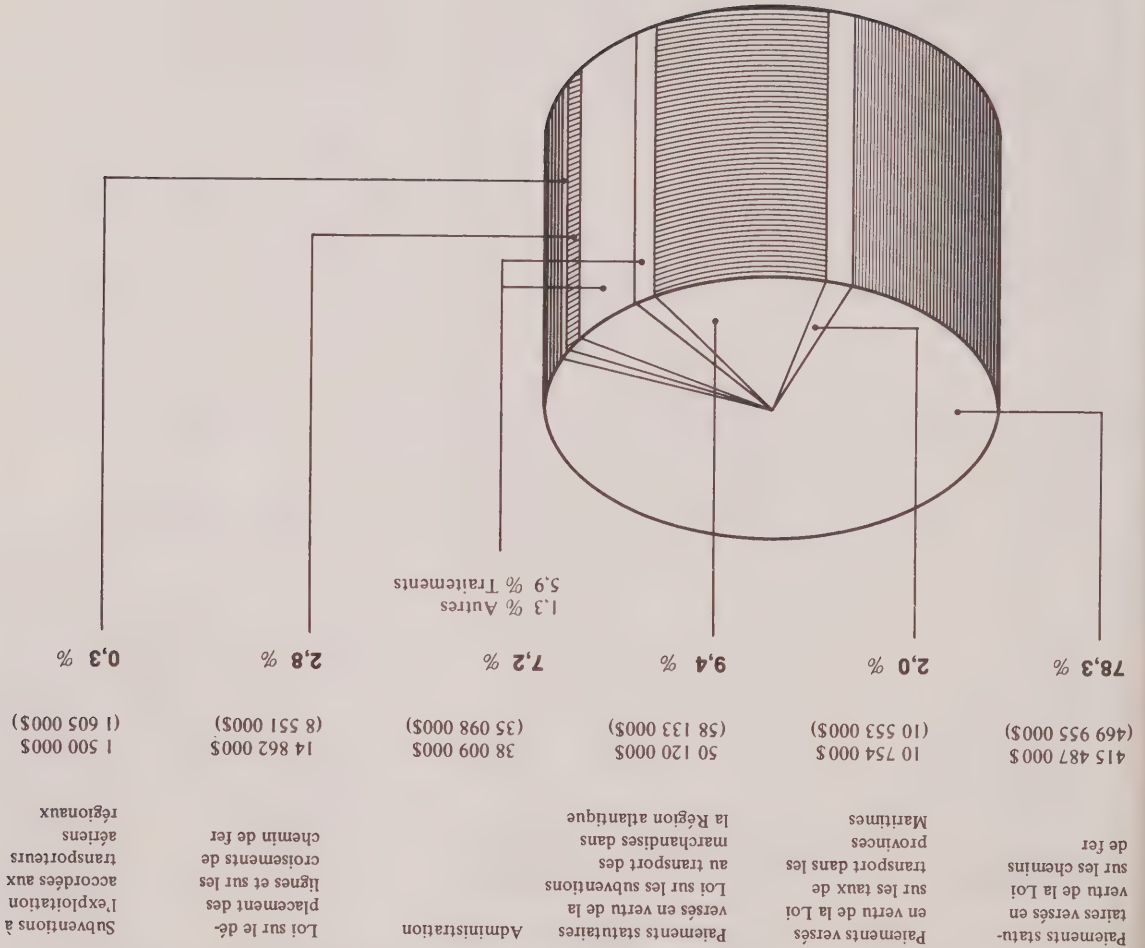
1983	1982	Augmentation
38 009	35 098	2 911
7 389	7 095	294
5 467	4 956	511
1 707	1 659	48
2 044	2 060	(16)
15 042	13 440	1 602
6 360	5 888	472
Transports aériens		
Transports ferroviaires		
Transports routiers		
Autres transports		
Recherche et analyses		
Administration		

Composantes		Augmentation (Baisse)	
1983	1982	1983	1982
(\$ × 1 000)	(\$ × 1 000)	(\$ × 1 000)	(\$ × 1 000)
Comité des transports aériens	5 442	4 905	537
Comité de la politique en	149	119	30
matière de transport international			
Comité des transports par	147	178	(31)
véhicule à moteur			
Comité des transports par	12 618	10 860	1 758
chemin de fer			
Comité des transports par eau	1 357	1 263	94
Division de l'Ouest	1 363	1 425	(62)
Direction de la recherche	3 560	3 218	342
Direction de l'exploitation	3 339	3 138	201
et des tarifs			
Administration et soutien	10 034	9 992	42
38 009	35 098	2 911	

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

1983	1982	Augmentation
(\$ × 1 000)	(\$ × 1 000)	
415 487	469 955	(54 468)
50 120	58 133	(8 013)
1 500	1 605	(105)
10 754	10 553	201
14 862	8 551	6 311
492 723	548 797	(56 074)

Estimation des dépenses budgétaires pour 1983*



* Note: Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1982. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.

Commission canadienne
des transports
Terminal Plaza Building
1222, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6
Tél.: 506-388-7040

Commission canadienne
des transports
303, rue Main, Suite 301
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 3G7
Tél.: 204-949-4214

Commission canadienne
des transports
220, 4^{ème} avenue S.E., Suite 372
B.P. 2917
Station "M"
CALGARY (Alberta)
T2P 3C3
Tél. 403-231-4811

Commission canadienne
des transports
65 est, rue Adelaïde, 5^{ème} étage
TORONTO (Ontario)
M5C 1K6
Tél. : 416-369-4821

Commission canadienne
des transports
685, rue Cathcart, Suite 702
MONTREAL (Québec)
H3B 1M7
Tél.: 514-283-5722

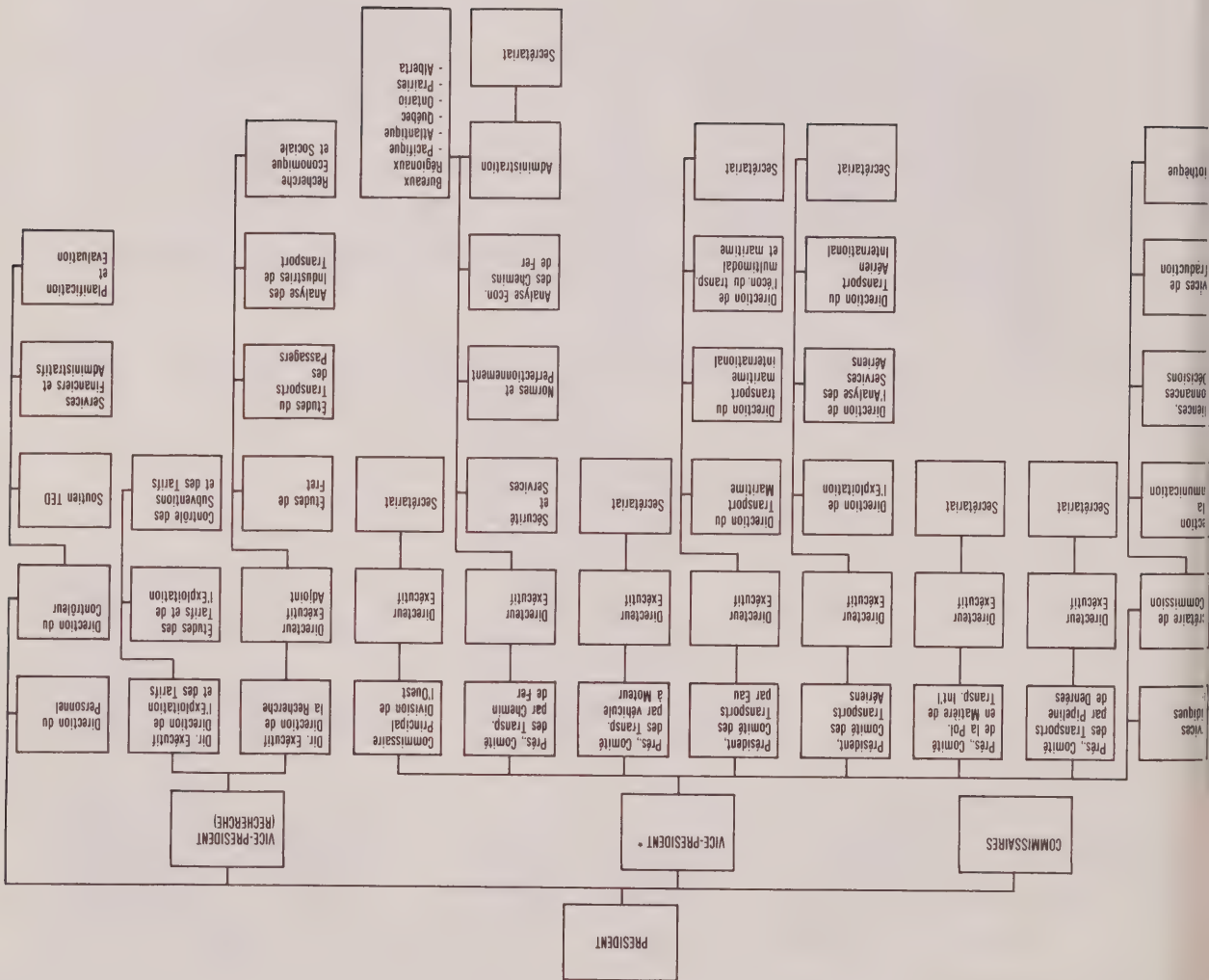
Division de l'Ouest de la C.C.T.

Commissaire principal J.M. McDonough
Commissaire B.R. Wolfe
Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
350, 3^{ème} avenue nord, 3^{ème} étage
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 5G7
Tél. : 306-665-5201
Télex : 074-2693

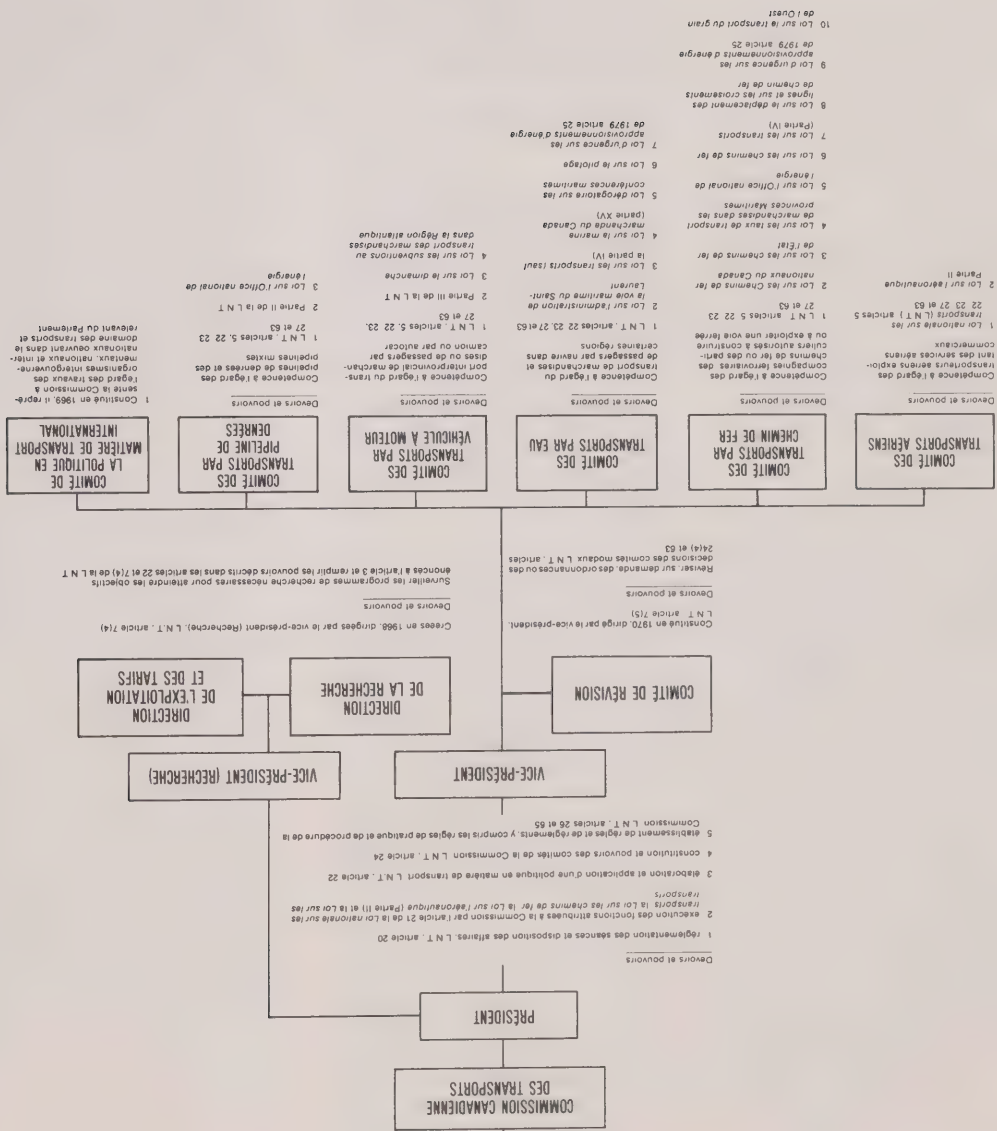
Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
33, rue South Court, Pièce 323
C.P. 2174, Station "P"
THUNDER BAY (Ontario)
P7B 5E8
Tél.: 807-345-0222
Télex: 073-4163

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
1055, rue West Georgia, Suite 1836
C.P. 11148
VANCOUVER (C.-B.)
V6E 3P3
Tél.: 604-666-2633
Télex: 04-508523

Commission canadienne des transports



LOI NATIONALE SUR LES TRANSPORTS
(L.N.T.), 1967



L'une des principales modifications apportées aux règles générales a été l'addition d'un chapitre portant sur les questions d'intérêt public des articles 23 de la Loi nationale sur les transports et 281 de la Loi sur les chemins de fer. La Commission a également épuré son processus de traitement des requêtes déposées en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports et s'est imposé des délais visant à réduire la période qui s'écoule entre la date de dépôt d'une requête et celle de la décision. Enfin, la version révisée des règles générales inclut de nouvelles dispositions relatives aux processus interrogatoires, aux demandes de traitement confidentiel et au dépôt de requêtes auprès du Comité de révision.

En 1981, le Comité parlementaire spécial concernant les invalides et les handicapés avait recommandé que la personne qui doit s'occuper d'un voyageur invalide voyage gratuitement et avait proposé que les invalides ou les personnes obèses ayant besoin de plus d'un siège n'aient pas à payer de surplus.

En plus de s'intéresser aux tarifs et aux conditions de voyage touchant les personnes handicapées et les personnes obèses, un groupe consultatif spécial sur le transport des handicapés, créé par la C.C.T., se propose d'élaborer des modalités et des critères servant à identifier, pour l'application de toute condition spéciale de voyage, les passagers considérés comme nécessitant ou non la présence d'une personne les accompagnant.

Révision des règles générales de la C.C.T.

Les règles générales de la C.C.T., relatives à l'organisation des méthodes et modalités à suivre dans le traitement des requêtes reçues par la Commission, ont été révisées et la nouvelle version est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1983. Cette version révisée avait été largement diffusée dans le public avant la rencontre publique de juillet 1981.

Les audiences ont pour but de déterminer les modifications que le C.T.A. pourrait apporter à ses modalités de fonctionnement, les changements susceptibles d'être apportés par la C.C.T. au Règlement sur les transporteurs aériens et les recommandations que la C.C.T. devrait éventuellement faire au Ministre pour modifier la politique sur le transport aérien qui touche la concurrence, la demande, la fixation des prix, les politiques de promotion et les conditions de voyage.

Une audience publique qui devait avoir lieu le 5 décembre 1983 pour examiner la réglementation des vols d'affrètement avec réservation anticipée (V.A.R.A.) et des vols d'affrètement pour voyage tout compris (A.V.T.C.), a été remise. Ces questions seront abordées dans le cadre des audiences sur les tarifs aériens qui se tiendront en 1984.

Les handicapés

En novembre, le C.T.A. s'est penché sur les conditions régissant l'exploitation de services aériens de messageries par des transporteurs aériens. Il s'est intéressé en particulier aux exemptions du Règlement sur les transporteurs aériens accordées aux affrétateurs intérieurs et frontaliers qui fournissent des services aux compagnies de messageries. En outre, le comité a examiné la liste restrictive des effets qui peuvent être transportés par vols affrétés dans le cadre d'un service de messageries et la réglementation des tarifs exigés par les transporteurs réguliers pour le transport de petits colis.

En réponse à une directive du Comité de révision, le Comité des transports aériens étudie actuellement

de tenir de telles rencontres annuellement.

Transport intermodal/multimodal

Parmi les récentes tendances du développement de la politique en matière de transport, l'une des plus importantes est l'utilisation accrue de services de transport intermodal et multimodal. Les questions que l'on examine précédemment incluent les gros investissements, les fusions, l'introduction de nouvelles techniques et l'incidence des services multimodaux sur les intérêts contractuels des transporteurs, des expéditeurs et des transitaires.

Le Comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports a annoncé en septembre qu'il examinerait, en vertu de l'article 22 de la Loi nationale sur les transports, certaines questions de transport multimodal soulevées au cours de son enquête sur l'acquisition par le CN d'actions du groupe CAST. Par ailleurs, la Commission a constitué un groupe de travail interne chargé d'examiner les moyens et les méthodes de traiter efficacement les problèmes que posent la mise sur pied et l'expansion des services de transport multimodal et de protéger l'intérêt public.

Tarifs aériens

Le Comité des transports aériens (C.T.A.) a diffusé un avis public annonçant la tenue, au début de 1984, d'une série d'audiences publiques sur la politique canadienne en matière de tarification aérienne. Une conférence préalable à l'audience a eu lieu en novembre 1983 pour discuter de la portée, du calendrier et des lieux de ces audiences.

Le C.T.C.F. a continué d'analyser les accidents ferroviaires au Canada et a constaté, en 1983, une importante réduction de 19 pour cent du nombre d'accidents ferroviaires survenus aux passages à niveau par rapport à l'année précédente. Le nombre des déraillements de trains directs a également fait une chute spectaculaire de 27 pour cent au cours de l'année. On estime que ces chiffres reflètent la sécurité accrue qu'ont entraînée les importants capitaux investis par les sociétés ferroviaires et, en ce qui concerne les accidents aux passages à niveau, les résultats de la campagne "Gareautrain", programme d'information pancanadien visant à sensibiliser le public aux dangers des passages à niveau. Cette campagne d'information est parrainée par l'Association des chemins de fer du Canada et par Transports Canada, en collaboration avec le Conseil canadien de la sécurité et la Commission canadienne des transports.

En octobre 1983, des responsables de la C.C.T. et de l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis d'Amérique se sont réunis pour discuter de questions d'intérêt commun et pour analyser les tendances actuelles et futures du transport entre le Canada et les États-Unis. Les deux organismes ont fait connaître leur intention de la Défense nationale.

Trafic transfrontalier achevé par chemin de fer et par route

En novembre, le C.T.C.F. a tenu une séance d'information d'une journée sur les mesures d'urgence qui sont prises en cas de déraillement d'un train transportant des marchandises dangereuses; cette séance avait comme principal invité le capitaine Poe de la police d'état de la Louisiane, qui a dirigé les services d'urgence au cours de l'important déraillement survenu le 25 septembre 1982 à Livingston (Louisiane). Parmi les sujets abordés lors de cette séance, mentionnons les diverses mesures d'urgence qui sont accessibles en cas de déraillement, le rôle du C.T.C.F. et les interrelations entre les autorités locales, provinciales et fédérales. L'audi-

En juillet, le C.T.C.F. a délivré une série d'ordonnances de justification relatives au réacheminement des marchandises dangereuses présentement expédiées par wagons complets et à la limitation de la vitesse des trains dans la région de Vancouver. Ces ordonnances découlaient des recommandations faites dans le rapport intitulé "Railroad Transport of Dangerous Goods—Greater Vancouver Region" rédigé par le directeur de la région du Pacifique. Ces ordonnances de justification ont été suivies, en décembre, d'ordonnances fixant au 1^{er} janvier 1986 la date limite pour l'élimation progressive de tout transport par CP Rail de marchandises dangereuses dans le secteur portuaire de Vancouver et interdisant tout changement dans l'exploitation de la rampe d'accès au traversier appartenant à Burlington Northern Railway, à moins que cette compagnie n'en avise préalablement le C.T.C.F. En outre, le comité a convoqué une audience publique sur le transport national Westridge de Burnaby (C.-B.).

En novembre, le C.T.C.F. a tenu une séance d'information d'une journée sur les mesures d'urgence qui sont prises en cas de déraillement d'un train transportant des marchandises dangereuses; cette séance avait comme principal invité le capitaine Poe de la police d'état de la Louisiane, qui a dirigé les services d'urgence au cours de l'important déraillement survenu le 25 septembre 1982 à Livingston (Louisiane). Parmi les sujets abordés lors de cette séance, mentionnons les diverses mesures d'urgence qui sont accessibles en cas de déraillement, le rôle du C.T.C.F. et les interrelations entre les autorités locales, provinciales et fédérales. L'audi-

Créée le 19 septembre 1967, en vertu de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports (C.C.T.) régit le transport au Canada qui est de compétence fédérale. L'administration centrale se trouve dans la région de la Capitale nationale et la Division de l'Ouest a été établie à Saskatoon (Sask.) en 1979.

La C.C.T. exécute toutes les fonctions que lui confèrent la Loi nationale sur les transports, la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur les transports, la Loi sur le grain de l'Ouest, la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois. Elle est une cour administrative et ses décisions, normalement prises par ses comités modaux, ont force exécutoire, mais peuvent toutefois être examinées par son propre Comité de révision, ou portées en appel devant la Cour fédérale du Canada, s'il s'agit de droit ou de compétence, ou devant le ministre des Transports s'il s'agit d'une décision finale de la Commission concernant une demande a) de permis en vertu de la Loi sur l'aéronautique, pour exploiter un service aérien commercial, b) de permis en vertu de la Loi sur les transports, s'il s'agit de transport par eau, ou d) d'un certificat de commerce modifié et de nécessité publiques en vertu de la Loi nationale sur les transports à l'égard d'un pipeline de dérives et, dans tous les cas, devant le gouverneur en conseil.

La Commission est formée d'au plus 17 commissaires dont un président et deux vice-présidents.

Le premier vice-président supervise le travail des comités de la Commission et s'occupe des questions de droit, et le second des programmes de recherche.

Les pouvoirs et devoirs de la Commission sont répartis entre sept comités et deux directions. Cinq de ces comités réglementent le transport par chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à moteur et par pipeline de dérives. Les deux autres comités se chargent respectivement, l'un des révisions et des appels et l'autre des questions de politique internationale de transport.

Enfin, l'une des deux directions se spécialise en recherche et l'autre s'occupe de recherche ainsi que de questions d'exploitation et de tarifs.

Au cours de 1983, les comités de la C.C.T. ont rendu 1 031 décisions et délivré 2 309 ordonnances; ils ont tenu 46 audiences en 160 jours de séances.

L'ouest sur le transport du grain de l'Ouest

Après l'adoption et la proclamation de la Loi en novembre 1983, la C.C.T. s'est vu confier des responsabilités supplémentaires à l'égard du transport par chemin de fer du grain expédié à partir de l'Ouest canadien. Les nouvelles fonctions de la C.C.T. font qu'elle est maintenant entièrement responsable du calcul des frais de transport du grain, de l'établissement des taux et du versement des prévisions des frais, de la fixation des taux et du versement aux sociétés ferroviaires des sommes promises par le gouvernement, lesquelles se chiffrent actuellement à 650 millions de dollars par année; la Commission doit également surveiller les investissements des sociétés ferroviaires et leurs programmes de construction, voir à l'application de la Loi sur les chemins de fer en ce qu'elle touche les taux et les taxes mentionnés dans les tarifs, et s'acquitter d'un certain nombre de responsabilités connexes.

Le Comité des transports par chemin de fer (C.C.T.C.F.) a délivré, le 23 novembre 1983, une ordonnance prescrivant une échelle initiale de taux annuels pour le reste de la campagne agricole 1983-1984. Cette échelle de taux entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1984 et le restera jusqu'au 31 juillet suivant.

Sécurité

En 1983, la sécurité ferroviaire est demeurée l'une des principales priorités, en particulier à l'égard du transport des marchandises dangereuses.

En mai, le C.C.T.C.F. a publié un rapport préliminaire sur l'évaluation des risques que comporte le transport de marchandises dangereuses spéciales par chemin de fer dans la région de Toronto. Ce rapport recommandait le rachat minime des trains transportant des marchandises dangereuses qui traversent présentement le centre-ville de Mississauga et de Toronto vers une route passant immédiatement au nord de la région de Toronto. Il a également proposé d'examiner la possibilité de déplacer des voies afin que les marchands dangereux puissent être acheminés sans avoir à traverser les centres à forte densité de population. Le C.C.T.C.F. a diffusé ce rapport aux parties intéressées afin d'obtenir leurs commentaires; après avoir reçu plus de 30 réponses, le comité définit maintenant les mesures de suivi qui s'imposent.

“... un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada...”

Article 3 de la Loi nationale sur les transports

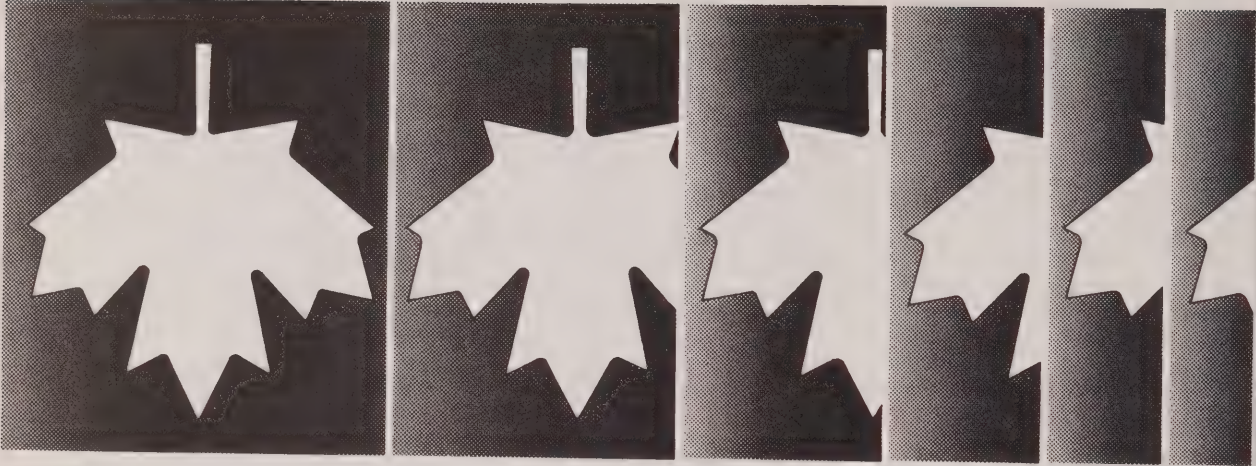


Table des matières

Commission canadienne des transports.	1
Division de l'Ouest.	13
Comité des transports par chemin de fer.	21
Comité des transports aériens.	33
Comité des transports par eau.	45
Comité des transports par véhicule à moteur.	53
Comité de la politique en matière de transport international.	57
Comité des transports par pipeline de denrées.	61
Comité de révision.	67
Direction de la recherche.	71
Direction de l'exploitation et des tarifs.	77
Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada.	83
Annexes.	95

Membres de la Commission canadienne des transports 1983

Président : L'honorable Jean Marchand¹

Vice-président : J. T. Gray

Vice-président (Recherche) : Yves Dubé

Commissaires :

M.D. Armstrong J.A.D. Magee

R.A. Azzie² J.M. McDonough

J.-L. Bourret R.J. Orange

D.H. Chapman³ J.D. Thompson

Gérald Drainville Anne-Marie Trahan

D.H. Jones J.F. Walter

Paul Langlois

B.R. Wolfe

Secrétaire de la Commission : D.W. Foley

Comités

Transports aériens

M.D. Armstrong

Transports¹

D.H. Jones

Politique en matière de transport

J.M. McDonough

International

Transports par véhicule à moteur

Gérald Drainville

Transports par chemin de fer

J.A.D. Magee

Révision

J. T. Gray

Transports par eau

Paul Langlois

¹Nomination le 16 décembre 1983

²Fin de mandat le 24 décembre 1983

³Nomination le 3 mars 1983

Adresse postale

Ottawa K1A 0N9
Tél.: 819-997-6567
Télex: 053-4254

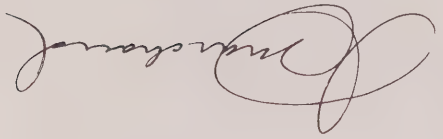
Emplacement
Les Terrasses de la Chaudière
15, rue Eddy
Hull (Québec)

L'honorable Lloyd Axworthy,
Ministre des Transports,
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai
l'honneur de vous présenter sous ce pli le dix-septième rapport annuel de la
Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre
1983.
Agréez je vous prie, Monsieur le Ministre, l'assurance des mes sentiments
distingués.

Le Président de la
Commission canadienne des transports,

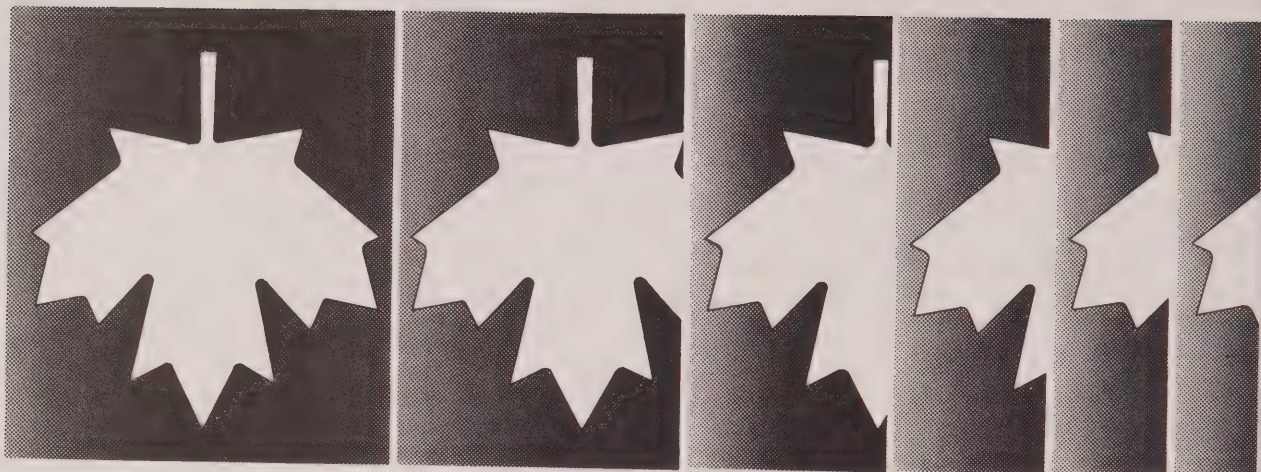


Jean Marchand, C. P.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1984

N° de cat. TT 1-1983

ISBN 0-662-52911-1





RAPPORT ANNUEL 1983



BINDING SECT. AUG 7 1985

